

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MARDI 29 MAI 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 29 MEI 2012

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.41 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.41 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les chiffres de ponctualité livrés par Infrabel pour le mois de février 2012" (n° 10697)

01 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de door Infrabel voor de maand februari 2012 meegeede stiptheidscijfers" (nr. 10697)

01.01 Linda Musin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le gestionnaire d'infrastructure Infrabel a livré son rapport de ponctualité pour le mois de février dernier; j'imagine que d'autres ont été édités entre-temps. Si mon objectif n'est pas de vous interroger à chaque rapport mensuel, les chiffres communiqués méritent néanmoins d'être analysés et expliqués.

J'en viens directement à mes questions.

Comment explique-t-on la suppression de 2 617 trains en février dernier, soit plus du double du chiffre de février 2011?

Comment peut-on expliquer cette augmentation significative et constante du nombre de trains supprimés depuis 2008?

Toujours en ce qui concerne les trains supprimés, Infrabel a rappelé que ces derniers ne sont pas pris en compte dans le taux global de ponctualité. On pourrait donc se demander quel serait le taux de ponctualité réel, par exemple pour ce mois de février, si ces 2 617 trains étaient bel et bien pris en considération dans le calcul d'Infrabel.

Pourtant, dans le premier tableau communiqué par le gestionnaire d'infrastructure, "Ponctualité globale du trafic voyageurs - Trains arrivés à l'heure ou avec un retard de moins de 6 minutes" figure bel et bien un intitulé "y compris les trains supprimés" avec un pourcentage de 84,7 %. Monsieur le ministre, qu'en est-il réellement de la comptabilisation des trains supprimés dans les chiffres de ponctualité?

Les conditions climatiques sont désignées comme une cause importante de retard. Il est vrai que les conditions climatiques – particulièrement au début du mois de février – ont été particulièrement rudes. Comment le Groupe SNCB évalue-t-il l'efficacité de son "plan hiver"?

Enfin, une dernière question plus globale concerne les différences significatives de ponctualité entre heures de pointe et heures creuses et week-end: n'est-ce pas une réelle indication de la saturation de notre réseau lors des heures pleines?

Si telle est bien l'analyse du gestionnaire d'infrastructure, peut-on raisonnablement envisager, malgré cette "sur-occupation" de notre réseau ferroviaire, une réelle amélioration à court, voire à moyen terme de la ponctualité en heures pleines?

01.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, madame Musin, 2 617 trains ont été partiellement ou complètement supprimés en février 2012 comparativement à 1 166 en février 2011. Cet écart s'explique, entre autres, par les conditions climatiques rudes durant ce mois de février, qui ont occasionné des avaries à l'infrastructure et au matériel roulant.

Pour le matériel roulant, les problèmes se concentraient principalement sur les installations pneumatiques souffrant fortement du gel ainsi que de l'usure prématurée des pantographes, en raison de la présence de glace sur la caténaire.

La majorité des équipements extérieurs de l'infrastructure ont été touchés par des conditions hivernales très sévères. C'est ainsi que les avaries se situent au niveau de la voie (aiguillages bloqués par le gel, bris de rail, affaissement de voies lors du dégel, bris de caténaires, chute d'arbres dans les caténaires, glace empêchant la captation du courant, moteurs de barrières de passage à niveau bloqués ou gelés, stalactites dans les tunnels, câbles à fibre optique aériens endommagés). Voilà pour le portrait apocalyptique de l'effet hivernal sur les infrastructures d'Infrabel et de la SNCB.

Les mesures à prendre en cas de conditions climatiques extrêmes sont reprises dans un plan appelé "système alerte météo". Ce plan décrit les mesures à adopter en cas de forte chaleur, de tempête, de chute de neige ou de grand froid. Il a été appliqué en février 2012 et il a permis, selon le Groupe SNCB, d'éviter que la situation soit encore plus grave que celle que nous avons connue.

Il existe plusieurs indices pour mesurer la ponctualité, selon l'angle considéré (le type de ligne, l'heure de pointe ou non). Parmi ces indices, certains ne reprennent pas les trains supprimés tandis que d'autres assimilent ces trains à des trains en retard.

Il est vrai qu'en heures de pointe, le réseau SNCB est proche de la saturation, principalement à la jonction bruxelloise Nord-Midi. De ce fait, le moindre incident survenant durant les heures de pointe provoque davantage de retard que si cela avait eu lieu durant les heures creuses ou le week-end.

Cela dit, tout est mis en œuvre, via divers plans d'action pour limiter au mieux les incidents ainsi que leurs répercussions sur le trafic ferroviaire, particulièrement durant les heures de pointe.

Outre ces actions à court terme, je veille tout particulièrement à ce que le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, qui est en cours d'élaboration, intègre les investissements en infrastructure et matériel roulant destinés à améliorer la ponctualité des trains sur l'ensemble du réseau.

01.03 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Effectivement, en février, les conditions climatiques sont difficiles. Au-delà de ces trains supprimés et de cette ponctualité défailtante, je garde espoir dans le plan pluriannuel 2013-2025, en souhaitant que la situation s'améliore car il y va de la réputation de la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 10926 de Mme Galant est reportée.

02 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de website 'scotty.be'" (nr. 11245)

02 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le site web 'scotty.be'" (n° 11245)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, scotty.be is een nieuwe routeplanner die alle vervoersmiddelen vergelijkt om de snelste route aan te bevelen. De planner houdt daarbij rekening met

eventuele treinvertragingen, wegenwerken en geeft ook flitspalen, snelheidscontroles en beschikbaarheid van parkeerplaatsen aan. De huidige website is een betaversie. De definitieve versie zou er begin 2013 moeten zijn.

Het bedrijf achter de website, Go-Mobile, is een joint venture tussen Be-Mobile, dat is Touring Mobilis, en Syntigo, de ICT-dochter van de NMBS-Holding.

Go-Mobile werd eind 2010 opgericht met als missie de marktleider te worden op het gebied van geconnecteerde applicaties ter bevordering van de genetwerkte mobiliteit. Go-Mobile heeft daartoe een set van software-applicaties uitgebouwd. Deze applicaties worden vandaag aangeboden in een pakket dat door steden en gemeenten, kmo's en mediabedrijven wordt gebruikt. Daarnaast staat Go-Mobile bedrijven op verschillende manieren bij, bijvoorbeeld op logistiek vlak en op het gebied van het woon-werkverkeer. Het adviseert ook overheden.

Mijnheer de minister, kunt u de structuur die voor dit project werd opgezet nader toelichten? Wie participeert voor hoeveel? Wat zijn de afspraken tussen de partners?

Wie zit namens Syntigo of de holding in de raad van bestuur van Go-Mobile? Hoeveel bedraagt de totale jaarlijkse vergoeding van de bestuursleden: vaste vergoeding, zitpenningen, voordelen in natura, onkostenvergoedingen?

Passen de opdracht en de activiteiten waarmee Go-Mobile zich bezighoudt in het beheerscontract met de NMBS-Holding? Met welk artikel van dat beheerscontract is Go-Mobile momenteel rendabel?

Op welke manier werkt Go-Mobile samen met B-Mobility, het strategische kenniscentrum van de holding? Welke diensten levert B-Mobility aan Go-Mobile en hoeveel wordt daarvoor aangerekend?

Welke andere financiële stromen kunnen er eventueel bestaan tussen Go-Mobile en de NMBS-Holding, Syntigo of een van de andere dochters van de holding? Hoeveel bedraagt de totale investering in het project scotty.be?

Wat is het businessmodel van de website scotty.be? Toen ik de website bezocht, zag ik geen reclame. Op welke manier wil men op termijn rendabel zijn? Of beschouwt u dit als een dienst van openbaar nut die door de overheid moet worden gefinancierd?

02.02 Minister **Paul Magnette**: Vooraleer een antwoord op de vraag te geven, wens ik toe te lichten dat Syntigo, de dochtermaatschappij van NMBS-Holding, een nv van privaatrecht is. Ze valt buiten de perimeter van de openbare dienst. Ook als een autonoom bedrijf kan de NMBS-Holding op haar manier dit soort activiteiten beheren, zeker toch conform de statuten en de wet.

Nochtans laat de NMBS-Holding mij weten dat Go-Mobile een joint venture is tussen Syntigo en Be-Mobile, beter bekend onder de naam Touring Mobilis. Het gaat hier om een commercieel initiatief waarbij de beide aandeelhouders een gezamenlijke doelstelling hebben om applicaties te ontwikkelen die in *real time* informatie verstrekken ten voordele van de genetwerkte mobiliteit.

De vennootschap werd opgericht met een maatschappelijk kapitaal van 150 000 euro, waarbij Syntigo 51 % van de aandelen bezit en Be-Mobile 49 %. De heren Erik Sclep en Giovanni Palmieri zetelen in de raad van bestuur op voordracht van Syntigo. Deze mandaten zijn zonder vergoeding, zonder zitpenning, zonder enig voordeel in natura en zonder onkostenvergoeding. Het past in de doelstelling van het beheerscontract om het spoorvervoer op het Belgisch net te bevoordelen door de genetwerkte mobiliteit mogelijk te maken.

Go-Mobile is een startende onderneming waarvan het eerste boekjaar nog niet is afgesloten. Op basis van tussentijdse resultaten ligt het in de lijn der verwachtingen dat het boekjaar met een licht positief resultaat zal worden afgesloten. Vandaag bestaat deze samenwerking uit de integratie van de B-Mobilitywebsite onder de scottyportalsite. Deze integratie werd door Go-Mobile gedaan en laat toe B-Mobility ook kenbaar te maken bij een breder publiek. Go-Mobile levert de *hosting* van de B-Mobilitywebsite voor een jaarlijkse bijdrage van 2 500 euro. De sites van B-Parking en Blue Mobility werden geïntegreerd onder de portalsite van scotty, waarvoor door Go-Mobile een *hosting fee* wordt aangerekend. Go-Mobile betaalt licentievergoedingen voor het gebruik van software waarvan Syntigo over de intellectuele eigendom beschikt. Het budget voor de ontwikkeling van de site bedraagt ongeveer 600 000 euro.

De site scotty.be is voor Go-Mobile een uithangbord en vitrine om producten te commercialiseren. Nu al zijn er verscheidene ondernemingen en media die werken met Go-Mobileproducten. Go-Mobile zal een vergoeding betalen aan de NMBS-Holding voor de inkomsten die zij hieruit haalt. De NMBS-Holding heeft scotty.be laten maken om een wezenlijke bijdrage te leveren aan de genetwerkte mobiliteit en bijgevolg ook aan de bevoordeling van het spoorvervoer. Daarnaast zal de NMBS-Holding een aandeel krijgen in de verkoop van de Go-Mobileproducten aan andere klanten.

02.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, uw antwoord was compleet. Het doet mij deugd dat het oude zeer, namelijk nog eens iets bij creëren, met vergoedingen, een raad van bestuur en dergelijke meer tot gevolg, blijkbaar onder controle is. Ik ben ook blij dat de holding in deze een antwoord heeft willen geven.

Dit antwoord werd natuurlijk slechts aan u voorgelegd en is niet uw antwoord, maar ik vind de inzet van het antwoord, namelijk dat het gaat om een nv van publiek recht, niet helemaal correct, want via de NMBS-Holding, die bij mijn weten nog steeds voor 100 % een staatsbedrijf is, zijn wij rechtstreeks voor 51 % aandeelhouder in dit privébedrijf. Dus zou er ook daarop controle mogen zijn.

Vandaag lijkt het alvast in orde. Wij zullen zien wat de toekomst brengt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Diaboloverbinding en het uitstel van het nieuwe vervoersplan van de NMBS" (nr. 11315)

03 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire Diabolo et le report du nouveau plan de transport de la SNCB" (n° 11315)

03.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 26 januari 2011 deelde uw voorganger mede dat de Diaboloverbinding pas in 2013 beschikbaar zou zijn, wat ook de reden was waarom het nieuwe transportplan, dat in artikel 10 van het beheerscontract van de NMBS was vastgelegd, met twee jaar was uitgesteld, zijnde van december 2011 naar december 2013.

Ik verneem thans dat volgende week de plechtige opening plaatsvindt van de Diaboloverbinding, door Koning Albert II, en waarop wellicht ook alle commissieleden zijn uitgenodigd.

Het is eigenaardig dat wij begin 2011 vernamen dat het nog 35 maanden zou duren, vooraleer het Diaboloproject zou worden afgewerkt, terwijl nu blijkt dat de laatste werken op amper zeventien weken, nauwelijks de helft van de geplande periode, zijn gerealiseerd.

Krijgen de aannemers een bijzondere vergoeding voor de versnelde afwerking, want zijn zij immers anderhalf jaar vroeger klaar dan gepland?

Mijnheer de minister, misschien belangrijker is het tweede deel van mijn vraag, met name het feit dat Diabolo de reden zou zijn geweest om met de invoering van het nieuw vervoersplan te wachten. Mogen wij er nu van uitgaan dat, vermits het Diaboloproject klaar is, het nieuw vervoersplan ook vervroegd zal worden voorgesteld en ingevoerd? Het nieuw plan is immers nodig om de bedoeling van de nieuwe infrastructuur, zijnde de belangrijkste steden van het land rechtstreeks met de luchthaven te verbinden, in het vervoerplan te integreren.

Mijnheer de minister, kan in navolging van het versneld verlopen van het Diaboloproject nu ook een versnelde indienstneming van het nieuwe vervoersplan worden verwacht?

03.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, de indienstneming van de Diaboloverbinding was reeds in 2007 gepland, met name op datum van 10 juni 2012.

De Diaboloverbinding wordt deels via een PPS of publiek-private samenwerking tussen Infrabel en de nv Northern Diabolo en deels door Infrabel zelf gebouwd. Wij stellen vast dat een van de redenen om voor een PPS te kiezen, met name de garantie op een tijdige oplevering binnen een vaststaand budget, perfect wordt gerealiseerd, wat een groot succes is.

De einddatum van juni 2012 is nooit in vraag gesteld en zal dus worden gehaald. Met de private partner waren geen bonussen afgesproken voor een eventueel snellere afwerking. Wel waren boetes overeengekomen voor een eventuele vertraging, wat zich dus niet voordoet.

Aanvullend zal Infrabel tegen december 2014 nog een verbinding realiseren tussen de nieuwe lijn 25N en de lijn 26. Deze verbinding laat toe om treinen van Namen en Halle een rechtstreekse toegang naar de luchthaven te geven, zodra de nieuwe tunnel Schuman-Josaphat klaar is. Alzo zal ook de Europese wijk een rechtstreekse verbinding met de luchthaven hebben.

De NMBS heeft nooit medegedeeld dat de Diaboloverbinding slechts zal worden bediend op het ogenblik van de invoering van het nieuw transportplan. Vanaf juni 2012 zullen treinen van de nieuwe Diabolo-infrastructuur gebruikmaken. Bij de invoering van het nieuw vervoersplan in december 2013 zullen bijkomende reismogelijkheden worden aangeboden. De invoering van het nieuw vervoersplan is niet gebonden aan de start van de Diaboloverbinding en wordt dus ook niet vervroegd.

De NMBS zal geleidelijk haar aanbod van en naar de luchthaven uitbreiden. Wij zullen daarover in het nieuw beheerscontract duidelijke afspraken maken.

03.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, het doet deugd dat het project op tijd klaar is.

Ik heb het verslag van de toenmalige commissievergadering bij. Ik heb nooit gezegd dat de NMBS zou hebben vermeld het nooit in gebruik te zullen nemen. Ik heb wel gezegd dat mevrouw Vervotte in de commissie heeft verklaard dat de reden voor het uitstel van het nieuw vervoersplan, dat was voorzien voor eind 2012, te wijten was aan het feit dat Diabolo pas in 2013 klaar zou zijn. Dat is wat er toen werd gezegd en dat wordt vandaag niet weerlegd.

Ik begrijp dus uit uw antwoord dat de NMBS zich zal houden aan wat zij op die slinkse manier heeft verworven, met name dat zij tegen 2013 met een nieuw vervoersplan zal komen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

04 Question de M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet de gare SNCB sous l'aéroport de Charleroi" (n° 11392)

04 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het plan voor een NMBS-station onder de luchthaven van Charleroi" (nr. 11392)

04.01 Damien Thiéry (FDF): Madame la présidente, monsieur le ministre, on a pu apprendre par la presse l'absence du projet de gare sous l'aéroport de Charleroi dans le cadre du plan d'investissement du Groupe SNCB jusqu'en 2025. Si ce projet devait être abandonné, car ceci n'a pas encore été confirmé, cela constituerait certainement un frein important au développement de l'aéroport de Charleroi, alors qu'on sait qu'il constitue un pivot du redéploiement économique de la Wallonie, avec pour objectif une liaison avec Bruxelles comme réalisation concrète de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

Indépendamment de la problématique de la mobilité liée à ce projet – puisqu'il s'agit de fluidifier le trafic routier autour de l'aéroport –, il y a un enjeu de prospérité économique en Wallonie.

De plus, il a été évoqué que vous sembleriez préférer l'investissement à la gare de formation de Monceau, au détriment de celui à la gare de l'aéroport de Charleroi. Monsieur le ministre, cette information est-elle exacte? Quel est l'état d'avancement du dossier de la gare sous l'aéroport de Charleroi?

04.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur Thiéry, je vais vous remettre ici une copie de la réponse que j'ai

apportée à la même question posée par M. Dufrane le 3 mai dernier en séance plénière.

Le président du conseil d'administration et l'administrateur délégué de la SNCB Holding m'ont transmis leur projet de plan d'investissement le vendredi 27 avril. À cette occasion, ils indiquaient dans leur lettre d'accompagnement que le conseil d'administration a rappelé que trois dossiers restent prioritaires dans le domaine des investissements ferroviaires.

Premièrement, le conseil d'administration de la SNCB Holding a rappelé l'engagement formel pris en 2005 au sein du comité de concertation pour le raccordement de l'aéroport de Gosselies. Le conseil d'administration considère que cet engagement doit être honoré en l'inscrivant dans le plan pluriannuel. Je prends donc acte avec satisfaction que cet oubli a été corrigé par le conseil d'administration de la SNCB Holding. Il s'agit en effet d'un projet structurant pour la Région wallonne dans son ensemble.

Deuxièmement, le conseil d'administration a demandé qu'une solution soit activement recherchée pour résoudre les problèmes de capacité à la jonction Nord-Midi.

Enfin, il a demandé que l'on apporte une attention particulière au deuxième accès au port d'Anvers et à la réactivation du Rhin d'acier, deux investissements nécessaires au développement du transport ferroviaire des marchandises.

Il est donc clair qu'il s'agit, à ce stade, d'un document de travail, qui doit encore fortement évoluer, notamment à la suite de son examen par mon équipe et par le gouvernement, en concertation avec les Régions.

S'agissant du raccordement de la gare de Gosselies au réseau ferroviaire, le projet sera intégré dans le plan. J'ai déjà demandé au Groupe SNCB de réactualiser son étude pour aboutir à une solution qui soit financièrement raisonnable et efficace et qui engendre le moins de nuisances possible pour les riverains.

04.03 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je suis satisfait d'entendre qu'il s'agissait d'un oubli du conseil d'administration de la SNCB et d'apprendre que les choses vont manifestement rentrer dans l'ordre. Vous avez également parlé du Rhin d'acier et de la ligne devant aller normalement jusqu'à Zaventem, laquelle est déjà entrée en fonction.

J'ai insisté sur la nécessité du développement de l'aéroport à Charleroi et de sa gare souterraine, tout simplement parce que je constate qu'on investit beaucoup en Flandre. Il serait donc logique que les deniers publics servent à un tel objectif en Wallonie afin d'en accroître la prospérité.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Reinilde Van Moer aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de adresformulering op poststukken" (nr. 11395)

05 Question de Mme Reinilde Van Moer au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la formulation des adresses sur les envois postaux" (n° 11395)

05.01 Reinilde Van Moer (N-VA): Mijnheer de minister, de postbedienden worden weleens geconfronteerd met een anderstalige straatnaam. Zo wordt bijvoorbeeld de Nieuwstraat de rue Neuve en omgekeerd. Geen probleem, zou men denken, ware het niet dat die rue Neuve dan niet in Brussel of Wallonië ligt, maar wel bijvoorbeeld in een gemeente als pakweg Willebroek, Zwevezele, Hasselt of noem maar op. Van de "rue Neuve" is in die laatste gevallen dus geen sprake, maar toch wordt die foutieve straatnaam zo nu en dan gebruikt op poststukken.

Op de site van bpost vinden we de aanbeveling terug om meertalig gebruik van de straatnaam te vermijden. Over het vertalen van een straatnaam naar een andere landstaal staat er niets, hoewel dat dus toch een toegepaste praktijk is.

Mijnheer de minister, is de aanbeveling op de website in overeenstemming met de wet op het gebruik der talen in bestuurszaken van 17 juli 1966?

05.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw Van Moer, vooreerst, bpost is niet verantwoordelijk voor de opschriften en de inhoud van de zendingen.

De aanbevelingen op de website van bpost gericht aan privépersonen en bedrijven, dienen alleen om de automatische lezing van de adressen in de sorteercentra op een optimale manier te laten verlopen.

Ook in het geval van onvolledige of foutieve adressen, zal bpost blijven zoeken naar een oplossing om de distributie mogelijk te maken en aldus de klanten maximaal tevreden te stellen.

05.03 **Reinilde Van Moer** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord.

Ik had wel graag geweten hoe het zit wanneer een postbode geconfronteerd wordt met een staatnaam die hij niet begrijpt. Voor rue Neuve of rue de l'Eglise is dat misschien nog gemakkelijk begrijpbaar, maar ik weet niet of een postbode een Draaiboomstraat of een Spaarzaamheidsstraat zou terugvinden wanneer die straatnamen in het Frans vermeld zijn. Toch gebeurt het dat post die op die wijze geadresseerd is, toekomt in een gemeente waarin de postbodes enkel verondersteld worden om Nederlands te praten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hervormingen in de werkplaatsen van de NMBS" (nr. 11425)**

06 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les réformes dans les ateliers de la SNCB" (n° 11425)**

06.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, u werkt aan een herstructurering van de NMBS-Groep. Blijkbaar worden via verschillende kanalen adviezen ingewonnen. Er worden consultants geraadpleegd. Externe consultancybedrijven hebben ten behoeve van de werkplaatsen het plan B-Lean geschreven.

Met het oog op een verdere liberalisering van het spoorreizigers- en spoorvrachtvervoer is het niet meer dan logisch dat er gestreefd wordt naar de grootst mogelijke efficiëntie, rekening houdend met een degelijke kosten-batenanalyse. Ik twijfel er niet aan dat daarvoor vaak een innoverende en gedurfde aanpak nodig is. Vastgeroeste patronen loslaten, is de enige uitweg om binnen de spoorweggroep, op langere termijn en op duurzame wijze, betere resultaten te bereiken.

Het theoretische kader uittekenen is één zaak, de implementatie op het terrein is natuurlijk een ander paar mouwen. Daarom heb ik met betrekking tot het project B-Lean een aantal specifieke vragen.

Ten eerste, is er een voortgangsrapportage van het project B-Lean of wordt daaraan gedacht? Zo ja, op welke termijn?

Ten tweede, in hoeverre zijn de algemene theoretische principes van B-Lean ook effectief toepasbaar op het terrein? Zijn er voor de implementatie van de richtlijnen contacten geweest met de werknemers, de vakbonden, de treinreizigers enzovoort? Zijn de resultaten daarvan bekend?

Ten derde, in hoeverre is er een marge om eventuele discrepanties tussen de theoretische modellen en de toepassing op het terrein bij te sturen? Wordt daarbij rekening gehouden met het motivatiepeil, de gedrevenheid en de inzet van de werknemers in een veranderde omgeving?

Ten slotte, werd voor de hervormingen het advies ingewonnen en werd de mening gevraagd van de betrokken werknemers en werd dat advies gebruikt en geïmplementeerd bij de hervormingsplannen? Is er een soort meldpunt ingericht?

06.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, het project B-Lean werd in april 2011 geïntroduceerd in twee pilootwerkplaatsen. Na de zomer van 2011 kwamen twee bijkomende werkplaatsen en de centrale diensten aan de beurt. Het aantal werkplaatsen waar B-Lean geïmplementeerd wordt, neemt stelselmatig toe, zodat het systeem midden 2014 in alle werkplaatsen volledig ingeburgerd zal zijn.

Communicatie is een van de belangrijkste pijlers van het project B-Lean. NMBS Technics informeert iedereen over haar doelstellingen en over het verloop van het project. Zo werd er gestart met een nieuwsbrief voor alle personeelsleden van de werkplaatsen en werden er informatiesessies georganiseerd in alle werkplaatsen. Ook lokale vertegenwoordigers van de syndicale organisaties waren daarbij aanwezig.

Alle implementatiefasen van B-Lean gaan gepaard met veel overleg en met een frequente rapportering, waarbij de lokale vertegenwoordigers van de syndicale organisaties aanwezig zijn. De syndicale organisaties worden ook telkens geïnformeerd over B-Lean tijdens het paritair overleg op centraal niveau.

De personeelsleden motiveren is een van de hoofddoelstellingen van B-Lean. Door een participatieve benadering wordt elk hiërarchisch niveau betrokken bij de analyse van de huidige toestand, bij de verbetering van de toestellen en bij de beslissingen. Zo kan iedereen een rol spelen bij het invoeren van de genomen beslissingen en bij de continue verbetering.

06.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

07 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het wanbeheer bij de toewijzing van rijkswagens aan de diverse werkplaatsen" (nr. 11426)**

07 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les dysfonctionnements dans l'attribution des voitures aux différents ateliers" (n° 11426)**

07.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, het verwondert mij dat deze vraag niet is samengevoegd met de voorgaande. Ze ligt in elk geval in het verlengde ervan.

Bronnen hebben mij gesignaleerd dat er bij het toewijzen van rijkswagens aan de verschillende werkplaatsen van NMBS Technics in een aantal gevallen niet logisch en coherent gekozen wordt. Zo zou rollend materieel verplaatst worden naar een ander landsgedeelte terwijl er in die werkplaats inzake dat specifieke rijkswagen nauwelijks of geen expertise aanwezig is. Het gevolg is dat herstellingen vaak nodeloos lang op zich laten wachten en dat de inzetbaarheid van het materieel eronder lijdt. Tegelijkertijd zakt de motivatie van het personeel in de werkplaatsen waar wel de nodige knowhow en expertise aanwezig waren inzake dat bepaalde rijkswagen tot een dieptepunt. Een bijkomend probleem is natuurlijk dat het personeel wordt overstelpt met administratieve regelgeving en efficiëntietheorieën van consultancybedrijven, zoals wij daarjuist hebben aangehaald, in een taal die hen dikwijls niet echt bereikt. Er zijn nochtans mensen die effectief hun kennis en kunde willen inzetten voor het goed onderhoud van het toch al niet zo jonge spoorwagematerieel.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook een aantal specifieke vragen over het toewijzen van die rijkswagens. Ten eerste, volgens welke criteria worden het onderhoud en de herstelling van rijkswagens aan een werkplaats toegewezen? Welke elementen liggen aan de basis? Zijn er arbeidstechnische of communautaire beweegredenen die een rol kunnen spelen?

Ten tweede, wordt er in het kader van B-Lean of van een verdere sanering van NMBS Technics overwogen om werkplaatsen over te hevelen of substantieel met minder personeelsleden te gaan werken? Met welk tijdspad zou een dergelijk plan kunnen worden uitgerold?

Tot slot, in welke mate wordt er rekening gehouden met het verworven vakmanschap? Geldt het principe dat de schoenmaker best bij zijn leest blijft of is het de bedoeling dat in de toekomst iedere werknemer voor elke functie kan worden ingezet?

07.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, het onderhoud en de herstelling van de voertuigen

worden toegewezen afhankelijk van het vooropgestelde transportplan, de uitwijkcapaciteiten van de installaties, de beschikbare infrastructuur in de werkplaatsen en de onderhoudsposten, de technische knowhow van het personeel en de personeelscapaciteit van de verschillende werkplaatsen. Er wordt momenteel niet overwogen om werkplaatsen over te hevelen. Het is echter de betrachting van de NMBS om de beschikbare middelen optimaal te benutten waardoor het soms nodig is om het onderhoud van bepaalde materieeltypes te transfereren tussen de verschillende werkplaatsen.

Van elke werkplaats wordt verwacht dezelfde proportionele inspanningen door te voeren en zodoende het rendement te verhogen. Bij inzet van het personeel in de werkplaatsen wordt rekening gehouden met specialiteit, kennis, motivatie en ervaring.

07.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord volstrekt logisch en normaal. Iedereen die van de NMBS-Groep efficiëntie verlangt zou graag hebben dat de beslissingen op die manier worden genomen. Het spijt mij echter u te moeten meedelen dat er bij de toewijzingen van NMBS Technics klaarblijkelijk toch andere factoren spelen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

08 Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion de crise sur le rail" (n° 11439)

08 Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het crisisbeheer bij het spoor" (nr. 11439)

08.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le ministre, l'an dernier, le 27 juin 2011, un certain nombre d'incidents sont venus perturber, dans une ampleur exceptionnelle, le trafic ferroviaire, immobilisant des trains et leurs très nombreux voyageurs pour des durées plus ou moins longues. L'affluence des jeunes touristes dans le cadre de voyages scolaires, combinée aux fortes chaleurs ont rendu cette attente très pénible et nécessité l'intervention de la protection civile.

Interpellé à l'époque par mes collègues, votre prédécesseur a demandé une enquête indépendante afin de connaître la nature des problèmes survenus le 27 juin 2011, leurs causes, les procédures d'urgence mises en place ainsi que leurs défaillances mais aussi et surtout les recommandations qui peuvent être adressées aux sociétés du Groupe SNCB afin de ne plus vivre une telle situation chaotique.

En octobre 2011, les conclusions de ce rapport ont permis de déterminer pas moins de 76 mesures ou pistes qui permettraient d'améliorer l'organisation de la prise en charge des voyageurs en cas de crise. Bien entendu, ces recommandations devaient encore être vérifiées sur leur efficacité, leur efficience, impact budgétaire, législation et planification.

Me basant sur cette expérience malheureuse et sachant que l'approche de la fin de l'année scolaire est le moment propice pour l'organisation de nombreuses excursions sur le rail, j'aimerais vous demander quelle a été la suite réservée par chacune des sociétés du Groupe SNCB aux recommandations qui la concernent respectivement et quelles mesures concrètes ont été prises depuis pour éviter de tels incidents? Par ailleurs, quelle est la démarche collective qui a déjà été entamée depuis ce rapport?

08.02 Paul Magnette, ministre: Madame Warzée, je tiens à vous rappeler qu'une enquête a eu lieu et que le rapport de l'enquête indépendante établie par le SPF Mobilité et Transports, à la demande de mon prédécesseur, a fait l'objet d'une audience publique en cette commission, pas plus tard que le 17 avril 2012. Tous les éléments de ce rapport ont été présentés par ses auteurs et les sociétés du Groupe SNCB sont intervenues pour exposer leur plan d'action. Un vaste débat a eu lieu avec tous les membres de la commission. Je vous renverrai donc au compte rendu de cette audience pour tous les détails aux questions que vous vous posez.

08.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Ma question était plus précise au regard de ce qui s'est passé le 27 juin 2011. La semaine dernière, j'ai pris le train. Or, jeudi dernier, il faisait très chaud et les navetteurs se sont retrouvés, à nouveau, dans un train sans

climatisation.

En 2011, une de mes classes était dans ce train qui s'est arrêté en rase campagne sans climatisation, sans possibilité d'ouverture des fenêtres. Jeudi, j'ai pu me rendre compte de ce que les voyageurs avaient pu vivre. Le mois de juin étant à nos portes, il ne faut plus que de telles situations se reproduisent. Or, la semaine dernière, je me suis quand même retrouvée dans un train dépourvu de climatisation, alors que les températures sont en hausse.

Même si des rapports ont été établis et si des plans ont été prévus, il importe de rester attentif, quitte à ne plus prendre de réservations. En effet, en cas de voyage scolaire, le personnel d'encadrement prend des réservations de train. Si le matériel adéquat n'est pas disponible, il serait judicieux de le signaler, afin que les voyageurs puissent chercher un autre moyen de transport ou modifier leur date de départ.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- Mme Muriel Gerkens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de bureaux de poste et de Points Poste à Liège" (n° 11539)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accessibilité des bureaux de poste et des Points Poste sur le territoire de Liège" (n° 11788)

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van postkantoren en PostPunten te Luik" (nr. 11539)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de toegankelijkheid van de postdienst op het Luikse grondgebied" (nr. 11788)

09.01 **Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, ce n'est évidemment pas la première fois que nous vous interrogeons à ce sujet. Que du contraire! Dernièrement, j'ai été frappée par l'état de surprise du bourgmestre de Liège, grande ville de 200 000 habitants qui ne compte plus que huit bureaux de poste et une petite trentaine de Points Poste. Des quartiers très populaires ayant une grande densité d'habitations, tels que Saint-Léonard, Sainte-Marguerite et Grivegnée voient la fermeture de leurs bureaux de poste ou de leurs Points Poste.

En référence à ce que je viens de vous dire et aux réponses que vous avez déjà communiquées à d'autres parlementaires sur le même thème, monsieur le ministre, quelle évaluation faites-vous de la restructuration des bureaux de poste et des Points Poste actuellement en cours via bpost? Quelles procédures sont-elles en place pour s'assurer de l'accessibilité des services postaux? Les distances physiques pour se rendre dans ces Points Poste et la densité de la population sont des critères qui ont été pris en compte lors du lancement du projet. Je ne suis pas certaine qu'on a tenu compte de l'accessibilité par les transports en commun. Manifestement, cela ne rencontre pas les besoins de la population. Même les autorités communales commencent à s'interroger sur l'accessibilité de ce service particulièrement important. Monsieur le ministre, comment comptez-vous améliorer les choses?

09.02 **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je partage les inquiétudes de ma collègue. En février 2011, j'attirais en vain l'attention de Mme Vervotte sur les conséquences néfastes pour les utilisateurs de fermetures définitives de bureaux de poste dans le centre de Liège. Actuellement, la situation ne s'améliore pas car certains Points Poste ont été définitivement ou temporairement fermés et d'autres n'ont pas été installés.

Dans le quartier de Saint-Léonard, par exemple, un Point Poste est fermé durant quatre mois à la suite de la rénovation du magasin. À Grivegnée, le Point Poste du Delhaize de Bois-de-Breux a été définitivement fermé et, à Sainte-Marguerite, le Point Poste prévu après la suppression du bureau de poste n'a jamais ouvert faute de partenaire privé. Les 16 000 habitants de ce quartier doivent donc parcourir, qu'ils soient valides ou moins valides, un kilomètre supplémentaire pour trouver un autre bureau de poste. On imagine très bien que cela peut devenir un problème social pour les personnes les plus précarisées.

Monsieur le ministre, il convient de tout mettre en œuvre pour assurer la continuité du service postal dans tous les quartiers.

Quelles mesures seront-elles mises en place pour donner satisfaction aux utilisateurs et rendre au service public sa mission première?

Un conseiller communal liégeois a proposé au conseil communal qu'un bus, technologiquement bien équipé pour remplir toutes les opérations inhérentes à la poste, circule dans la ville, stationne près des mairies de quartier, sur les marchés, près des activités de grand public et dans les quartiers éloignés, suivant un calendrier dont la population serait informée au préalable. Cette proposition me semblait pertinente et je l'avais relayée avec enthousiasme dans ma précédente question, mais sans vraiment obtenir de résultat. Au vu de la situation, je me pose la question suivante: bpost pourrait-elle réexaminer cette proposition qui paraît franchement judicieuse? Si ce n'était pas le cas, d'autres solutions sont-elles étudiées par l'entreprise publique?

09.03 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, madame Gerken, madame Musin, je vais vous donner tout d'abord quelques précisions sur les cas relevés par la presse. En ce qui concerne le quartier de Saint-Léonard, la fermeture du Point Poste est temporaire, pas du tout définitive. En effet, ce Point Poste est situé dans un AD Delhaize qui va faire l'objet de travaux de rénovation; pendant les travaux, ce commerce sera inaccessible, et par la force des choses, le Point Poste également. Mais dès que le magasin AD Delhaize réouvrira ses portes, le Point Poste sera à nouveau accessible. Durant cette période, les clients de bpost ont été invités à se rendre au bureau de poste de Liège Perron qui est juste à l'autre bout de la rue Hors-Château; ce n'est quand même pas au bout du monde.

En ce qui concerne la situation à Grivegnée, il y avait effectivement un Point Poste au sein du supermarché Delhaize de cette ville. Dès l'annonce du groupe Delhaize d'arrêt des activités postales, de nouveau indépendamment de la volonté de bpost, bpost s'est immédiatement mis à la recherche d'un nouveau partenaire dans les environs immédiats. Un partenaire a été trouvé, et le Point Poste a ouvert ses portes, avant la fermeture du Point Poste du Delhaize, bpost garantissant de cette manière la continuité du service. De plus, contrairement à certaines affirmations publiées dans la presse, il existe bien un deuxième Point Poste dans l'entité de Grivegnée, et un troisième, à cheval avec l'entité de Bressoux.

Quelques considérations un peu plus générales: en 2005, le réseau des points de vente de bpost était constitué essentiellement de bureaux de poste. Il représentait une situation structurellement déficitaire qui compromettrait la viabilité de l'entreprise. bpost a donc procédé à une transformation de son réseau de points de vente. Celle-ci s'est réalisée dans le cadre du contrat de gestion conclu avec l'État, et qui prévoit notamment le maintien d'au moins un bureau de poste par commune fusionnée, et un minimum de 1 300 points de service postal sur l'ensemble du territoire. Cette transformation s'est traduite par la fermeture de bureaux de poste et par l'ouverture concomitante de Points Poste.

Aujourd'hui bpost est arrivée au terme de ce processus de transformation. La quasi-totalité des bureaux dont la fermeture a été annoncée, il y a quelques années, ont été fermés, et de nombreux Points Poste ont été réouverts. Fin 2011, le réseau était constitué de 676 bureaux de poste et de 697 Points Poste. bpost est donc en conformité avec le nombre minimum de 1 300 points de service postal.

Pour ce qui est de la situation à Liège, bpost considère que le réseau, comparé à d'autres régions de la même taille, constitué de huit bureaux de poste, dont plusieurs ont été l'objet d'importants travaux de modernisation, et complétés par 30 Points Poste, suffit pour répondre aux besoins des clients, sans compter qu'environ 80 magasins de proximité vendent des timbres en plus de ces bureaux et Points Poste.

Par ailleurs, bpost m'informe qu'entre 2006 et 2011, le réseau des bureaux de poste et des Points Poste a connu une hausse de 42 % en termes d'heures d'ouverture.

En ce qui concerne la satisfaction des clients, elle s'élève à 85 % pour l'année 2011 contre 81 % en 2009. Pour les Points Poste, cette satisfaction est de 88,8 % pour l'année 2011 contre 86,1 % en 2009. En mars 2012, cette satisfaction a même atteint le taux record de 92,6 %.

Enfin, en ce qui concerne la proposition d'un bus itinérant offrant des services postaux, bpost m'indique que, pour le moment, ils n'envisagent pas le développement d'un tel bureau de poste mobile puisque les bureaux

dont il a été question devront être réouverts et que cela reste une solution structurellement meilleure.

09.04 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, comment est menée l'enquête de satisfaction à laquelle fait référence bpost? Via la clientèle présente dans les bureaux ou via les enveloppes que nous recevons de temps à autres?

En effet, j'ignore le taux de réponse aux enquêtes menées via les enveloppes, mais il devrait selon moi être particulièrement faible. Les gens qui y répondent appartiennent à une catégorie de personnes particulièrement réactives.

Il serait intéressant de disposer, dans certaines zones rurales et dans l'une ou l'autre grande ville, Liège ou une autre, d'un processus davantage collectif qui associe les autorités locales, les habitants de divers quartiers et bpost. De fait, j'ai peine à comprendre la coexistence d'un tel taux de satisfaction et des fréquentes réclamations à l'égard des bureaux de poste et des Points Poste du fait de l'insuffisance de leur accessibilité à tous les usagers. On pense plus particulièrement aux personnes les plus fragiles, celles qui utilisent évidemment le plus les entités physiques de bpost.

Je voulais marquer mon étonnement vis-à-vis de cette réponse qui conclut à presque 100 % de satisfaction de la part de la population, à l'inverse des nombreuses plaintes à l'encontre des services postaux.

09.05 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse. J'entends que bpost est en conformité et que le territoire de Liège est correctement desservi. L'enquête de satisfaction semble apporter des éléments rassurants à ce point de vue.

Néanmoins, si certains endroits comme Saint-Léonard et Grivegnée peuvent paraître couverts par le service postal, il conviendrait quand même d'insister de façon locale sur ce quartier de Sainte-Marguerite qui compte 16 000 habitants qui doivent se rendre à la place du Marché pour atteindre le service bpost; pour certains, c'est très éloigné.

Alors, s'il n'est pas prévu d'instaurer un système de bus postal itinérant, il conviendrait de trouver une autre solution pour ce quartier si mal desservi. J'attire votre attention sur ce point comme je l'ai fait auprès de votre prédécesseur.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

10 Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le droit, pour le personnel de la SNCB, d'infliger des sanctions administratives" (n° 11547)

10 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het recht, voor het NMBS-personeel, om administratieve sancties op te leggen" (nr. 11547)

10.01 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, les agressions à l'encontre du personnel de la SNCB dans les trains, aux guichets des gares et sur les quais sont quotidiennes. Les chiffres de 2011 révèlent d'ailleurs une augmentation des agressions de 5,5 % par rapport à 2010, deux tiers de ces agressions étant liées à la non-validité ou à l'absence de titre de transport.

La presse nous apprenait récemment que vous aviez envisagé différentes mesures pour lutter contre cette augmentation de la violence verbale et physique dont est victime le personnel de la SNCB. Elle nous apprenait également qu'un dossier datant de 2008 et proposant de donner le droit au personnel de la SNCB de lever des sanctions administratives pour certaines infractions était actuellement en cours de discussion.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner plus d'informations quant à ces mesures? Quels sont les membres du personnel de la SNCB qui pourraient être considérés aptes à délivrer ces amendes administratives? Si les accompagnateurs devaient être amenés à délivrer des amendes importantes, ne risquerait-on pas d'assister non pas à une diminution, mais plutôt à une augmentation de la nervosité et de l'agressivité des navetteurs en infraction?

10.02 Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, cher collègue, le gouvernement a, en effet, décidé de renforcer la sécurité dans les transports en commun, notamment en augmentant les effectifs de police. Il s'agit, ici, bien entendu, d'une compétence qui relève de ma collègue, la ministre de l'Intérieur.

Toutefois, à l'occasion de l'élaboration du projet, il importera d'éviter une augmentation de la nervosité et de l'agressivité à l'encontre des accompagnateurs de train qui méritent le respect dans le cadre de l'exercice de leur fonction étroitement liée à la mission de service public. Je serai, d'ailleurs, attentif à la question et j'attirerai l'attention de ma collègue, la ministre de l'Intérieur, à ce sujet.

10.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je ne manquerai pas d'interpeller votre collègue de l'Intérieur.

Enfin, sachez que mon groupe sera très attentif à la suite réservée à ce dossier afin d'éviter que les accompagnateurs de train ne se voient transformés, demain, en vigiles.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

11 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek naar de noodzaak voor een ondergrondse inpassing van de spoorweg aan het station van Turnhout" (nr. 11570)

11 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'étude relative à la nécessité de la mise en place d'un passage ferroviaire souterrain à la gare de Turnhout" (n° 11570)

11.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, op 24 september keurde de Vlaamse regering een samenwerkingsovereenkomst goed voor de opmaak van een masterplan en een definitief voorontwerp voor de stationsomgeving van Turnhout.

De samenwerkingsovereenkomst omvat de goedkeuring van de Vlaamse regering om onder bepaalde voorwaarden de stationsomgeving van Turnhout te hertekenen. Het merendeel van de voorwaarden heeft betrekking op onderzoeken, die moeten worden gevoerd naar de effecten van het stationsdossier op zowat alle aanleunende wegen in het Turnhoutse, op het regionaal bustransport, op het stedelijk plateau enzovoort.

In de samenwerkingsovereenkomst wordt in opmerking 4 het volgende gesteld. "Er wordt gestreefd naar capaciteitsverhoging en daarvoor wordt een ondergrondse inpassing als noodzakelijk voorgesteld. De ondergrondse inpassing moet voorwerp van onderzoek zijn en niet als vooraf gesteld gegeven. Dit is een manier van sluipende besluitvorming", aldus de Vlaamse regering.

Op het regionaal overleg tussen de NMBS-Holding en de lokale besturen enkele maanden geleden werd gevraagd hoe ver de NMBS-Holding stond met het dossier van de Turnhoutse stationsomgeving. De NMBS-Holding zou hebben geantwoord dat er tot op heden geen verder onderzoek is gebeurd en dat zij dus niet verder kan met het dossier en de zaak over twee jaar nog eens zal bekijken.

Dat is een vreemd standpunt. Mijnheer de minister, gelet op, enerzijds, de visie van de Vlaamse regering en, anderzijds, de recente verklaringen van de NMBS-Holding verneem ik graag van u op basis van welke argumentatie de NMBS-Holding de ondergrondse inpassing van de spoorweg aan het station van Turnhout als noodzakelijk voor een capaciteitsverhoging beschouwt.

Vonden er, zoals overeengekomen met de Vlaamse regering, reeds onderzoeken plaats omtrent de ondergrondse inpassing? Indien ja, welke en wat zijn daarvan de resultaten? Indien neen, waarom niet en wanneer zullen die dan plaatsvinden? Welke verdere planning is er vooropgesteld?

11.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Veys, zodra de samenwerkingsovereenkomst door alle partijen is ondertekend, kan de studie met betrekking tot de stationsomgeving van Turnhout van start gaan.

Infrabel is bevoegd voor het eventueel ondergronds brengen van het spoorwegverkeer.

Vanuit het oogpunt van het spoorverkeer zijn er tot op vandaag geen capaciteitsproblemen ter hoogte van Turnhout en in een breder kader ook niet op de lijn 29 op het baanvak Turnhout-Herentals. Het probleem van het ondergronds brengen van de lijn 29 doet zich vandaag dan ook niet voor.

11.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, uw antwoord is bevreedend, omdat het project in eerste instantie door de NMBS zelf als noodzakelijk werd gesteld en nu ineens is dat niet meer het geval.

Ik vind het een beetje raar dat wanneer daarover vragen worden gesteld, er voor u geen vuiltje aan de lucht is en dat men gewoon verder zal kijken eenmaal de samenwerking is overeengekomen.

Men zet in september 2010 een hele operatie op poten om dan tot de vaststelling te komen dat de NMBS-Holding nu zelfs niet meer achter de uitgangspunten van toen blijkt te staan. Misschien had men dat in eerste instantie hard moeten maken.

Dat had voor veel meer duidelijkheid gezorgd en dan had men niet, zoals nu, hoeven te wachten op studies, die er nooit zullen komen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem voor de NMBS-parking" (nr. 11587)

12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences du réaménagement des alentours de la gare d'Izegem pour le parking de la SNCB" (n° 11587)

12.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de stationsomgeving van Izegem wordt binnen afzienbare tijd volledig heringericht, met als partners de NMBS, De Lijn en het stadsbestuur van Izegem. Op dit moment is het NMBS-parkeerterrein aan het station gratis. Dit wordt trouwens door het stadsbestuur als argument gebruikt in discussies over het parkeerprobleem in het Izegemse centrum en over het nieuw mobiliteitsplan.

Mijnheer de minister, is NMBS-Holding van oordeel dat na de herinrichting van de stationsomgeving van Izegem het NMBS-parkeerterrein betalend moet worden? Zo ja, wat is daarvoor de motivering? Binnen welke termijn en op welke wijze zal dat gebeuren?

12.02 Minister Paul Magnette: De herinrichting van de parkeerplaats past in de herinrichting van de stationsomgeving en is in de huidige timing pas gepland voor 2016-2017. Er zijn nog geen beslissingen genomen om het nieuw parkeerterrein betalend te maken.

12.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik zal hierop te gepasten tijde nog terugkomen.

Het is belangrijke info voor het stadsbestuur van Izegem. Als zij er mee rekening willen houden, dan is het belangrijk dat zij het zo snel mogelijk weten. Ik acht het niet opportuun te wachten tot 2016-2017 om een beslissing te nemen. Ik dring er dus op aan dat de NMBS ter zake zo snel mogelijk een standpunt inneemt en dit aan het stadsbestuur communiceert.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 11932 van de heer Weyts wordt behandeld door de staatssecretaris bevoegd voor Leefmilieu.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de financiële resultaten van de NMBS voor het jaar 2011" (nr. 11602)

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de jaarresultaten 2011 van de NMBS" (nr. 11606)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de resultaten voor het boekjaar 2011 van de NMBS" (nr. 11646)

13 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences des résultats financiers de la SNCB pour l'année 2011" (n° 11602)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les résultats annuels 2011 de la SNCB" (n° 11606)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les résultats de l'exercice 2011 de la SNCB" (n° 11646)

13.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de NMBS zou het afgelopen jaar een nettoverlies van 514,6 miljoen euro geleden hebben, meer dan een verdubbeling tegenover 2010. In 2010 werd een nettoverlies van 215 miljoen euro geleden. Ook de cashflow blijft negatief, wat betekent dat het bedrijf meer geld uitgeeft dan er binnenkomt en dus de schulden ziet aandikken.

Ik heb u hierover reeds een vraag gesteld in de plenaire vergadering van 10 mei. U was toen redelijk gerust en zei dat de reden voor die financieel slechte cijfers vooral in de afwaardering van de participatie van het filiaal van NMBS Logistics met 279 miljoen euro moest worden gezocht, maar dat volgens de boekhoudregels de echte economische waarde van de participatie in aanmerking moet worden genomen.

Los van de prijs van die participatie en gelet op de financiële situatie en de resultaten van NMBS Logistics, die participatie is in eerste instantie misschien wel wat geld waard, maar het prijskaartje daarvan zal op termijn veel minder zijn dan initieel beoogd werd.

Tel bij die 279 miljoen euro het verlies van 216 miljoen euro van vorig jaar, dat geeft nog steeds een stijging met 23 miljoen euro op het globale nettoverlies. Ik stel vast dat de cijfers erop achteruitgegaan zijn.

In de plenaire vergadering van 10 mei onderstreepte u dat het operationele resultaat beter is dan hetgeen de NMBS had verwacht. Maar het is nog steeds een verlies van 126 miljoen euro.

In uw antwoord sprak u ook over de negatieve EBITDA van 78 miljoen euro, die verwacht zouden worden voor 2012. Ik herinner mij dat de oorspronkelijke bedoeling was om in 2012 te eindigen met positieve EBITDA van 150 miljoen euro. Daarvan zijn wij nog heel ver verwijderd.

De geruststellende woorden dat wij op koers zitten en dat de besparingen hun vruchten zullen afwerpen, roepen ernstige vragen op. Welke gevolgen heeft de financiële situatie voor de werking van de NMBS en voor de geplande besparingen bij de NMBS?

In welke mate gaan de besparingen die de regering aan de NMBS heeft opgelegd, het financiële resultaat nog meer negatief beïnvloeden, zeker voor de verwachtingen voor 2012?

Welke maatregelen werden er genomen op basis van die financiële situatie?

13.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de jaarresultaten van de NMBS zijn bekendgemaakt. De NMBS is er klaarblijkelijk in geslaagd de EBITDA te vermeerderen met bijna 50 miljoen euro. Door de waardevermindering op dochter NMBS Logistics duikt er een nettotekort op van maar liefst 514,6 miljoen.

NMBS Logistics maakte eerder een bedrijfstekort van 34,5 miljoen en een nettoverlies van 185,5 miljoen bekend voor het boekjaar 2011, dus het boekjaar dat eindigde op 31 december 2011. Dat was ook reeds het gevolg van een serie waardeverminderingen.

Infrabel heeft inmiddels ook haar EBITDA bekendgemaakt en die bedragen 13 miljoen euro.

Dat is bijna een halvering van de 25 miljoen EBITBA in 2010. Daarmee liggen de EBITBA onder het budget

en zijn die een eind verwijderd van de 81 miljoen euro, die dit jaar zou moeten worden gehaald om op schema te zitten. Op de geconsolideerde resultaten van de NMBS als groep moeten we klaarblijkelijk nog even wachten. Ook van de NMBS-Holding heb ik nog geen cijfers gezien. Nochtans is op groepsniveau de doelstelling voor 2012 een positieve bedrijfskasstroom van 150 miljoen euro. Volgens de Boston Consulting Group is dat bedrag niet voldoende om de schuld te stabiliseren. Een extra inspanning van 45 miljoen euro zou hiervoor nodig zijn.

Kunt u de resultaten toelichten? Kunt u de noodzaak van de grote waardeverminderingen een beetje meer toelichten? Zit de groep als geheel op schema om de doelstelling van 150 miljoen euro bedrijfskasstroom in 2012 te halen? Zal hij nog een bijkomende inspanning doen om die extra 45 miljoen euro te halen? Wanneer mogen wij de andere geconsolideerde resultaten verwachten?

13.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, de collega's hebben al alle mogelijke cijfers aangehaald. Ik zal mij dan ook beperken tot mijn vragen.

Ten eerste, wanneer mogen wij het globale resultaat van de NMBS-Groep voor 2011 verwachten?

Ten tweede, hoe vangt de NMBS haar operationeel verlies op? Hoe zal de NMBS het operationele verlies proberen om te buigen?

Ten derde, zijn er nog bijkomende efficiëntiewinsten mogelijk? Of volgen er nog bijkomende besparingen? Zijn er een aantal die pas op het einde van het jaar ingaan maar die al vorig jaar werden aangekondigd?

Ten vierde, deelt u de mening van de raad van bestuur van NMBS Logistics dat een geconsolideerd financieel evenwicht mogelijk blijft tegen 2013? Ik meen dat wij niet om de invloed heen kunnen van Logistics op de resultaten. Het lijkt mij erg belangrijk om dat nauwlettend in het oog te houden. De eerste zin van het antwoord is dan altijd dat het een privaatrechtelijk bedrijf is, dat niet te veel informatie moet geven. Ik meen dat het in het belang van het overheidsbedrijf is en de hele groep dat het Parlement hier voldoende zicht op krijgt.

Tot slot, wat houdt het herstelplan voor IFB in, want ook die dochteronderneming boekte een nettoverlies van 15 miljoen euro in 2011?

13.04 Minister **Paul Magnette**: De NMBS heeft haar resultaten voor 2011 gepubliceerd. Men moet een onderscheid maken tussen het resultaat uit de gewone bedrijfsuitoefening, samengevat in de zogenaamde EBITDA, de bedrijfskasstroom en het nettoresultaat, dat ook rekening houdt met financiële en uitzonderlijke gebeurtenissen.

Het operationele resultaat voor het jaar 2011 toont een verlies van 108 miljoen euro. Dat is beter dan in 2010, toen het verlies 126 miljoen euro bedroeg. Het is ook beter dan wat de NMBS voor 2011 had verwacht. Men kan dus zeggen dat het bedrijf op koers zit en dat de geplande besparingen volgens schema verlopen.

Het blijft echter een groot tekort. De inspanningen zullen verder moeten gaan. Het besparingsplan dat de NMBS in oktober 2011 goedkeurde, moet de negatieve EBITDA jaar na jaar verbeteren om tegen 2015 positief te worden. Voor 2012 worden negatieve EBITDA van 78 miljoen euro verwacht.

Het globale nettoverlies loopt op tot 515 miljoen euro. Dat is beduidend meer dan in 2010, toen het 216 miljoen euro bedroeg.

De voornaamste reden is dat de NMBS haar participatie in het filiaal NMBS Logistics met 279 miljoen euro heeft afgewaardeerd. Volgens de boekhoudregels moet de echte economische waarde van die participatie in aanmerking worden genomen.

De afwaardering is een zuiver boekhoudkundige operatie die geen invloed heeft op de cashflow.

Ik wil toch herhalen dat NMBS Logistics een nv van privérecht is, die geen openbare dienst levert en dus buiten de beheerscontracten valt die de Staat en de overheidsbedrijven verbinden.

Nochtans, door de consolidatie van de resultaten geef ik wel de accurate aandacht aan het financiële

evenwicht van de NMBS-Groep. De aandeelhouders van NMBS Logistics hebben mij geïnformeerd dat het management van de dochtermaatschappij een strategische studie om de activiteit te herpositioneren, binnenkort aan haar raad van bestuur zal komen voorstellen.

Op basis van de resultaten zullen maatregelen worden genomen om op lange termijn tot een robuuste herpositionering te komen.

De geconsolideerde resultaten van de NMBS-Groep zijn nog niet bekend. De NMBS-Holding heeft haar raad van bestuur geïnformeerd dat ze nog geen datum kon vastleggen om een IFRS-geconsolideerd resultaat te produceren en te laten goedkeuren.

13.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, behalve wat u zei over de NMBS Logistics, hebt u letterlijk de verklaring die u op 10 mei in de Kamer hebt gebracht, herhaald. Ik denk dat ik samen met mijn collega's toch een aantal vragen heb gesteld, waarop u vandaag niet hebt geantwoord.

U steekt zich weg achter het feit dat de NMBS Logistics een autonoom bedrijf is. Als wij alleen al boekhoudkundig kijken naar de gevolgen, heeft de NMBS Logistics ook een impact op de cijfers en de resultaten van de NMBS. Het is een beetje te gemakkelijk om u daarachter weg te steken en te doen alsof er geen vuiltje aan de lucht is.

Er waren tegen 2012 positieve EBITBA van 150 miljoen euro vooropgesteld. Nu zegt u dat men zal proberen om de EBITDA jaar na jaar te verbeteren om tegen 2015 positief te worden. De klok wordt direct 3 jaar verder gedraaid.

Gelet op de budgettaire verplichtingen, die u de NMBS oplegt, en de geplande investeringen op het verlanglijstje van de NMBS wordt het een verhaal zonder einde. Een en ander is niet meer betaalbaar en wij zullen alleen maar met nog slechtere resultaten worden geconfronteerd.

13.06 Steven Vandeput (N-VA): Ik ben blij voor de minister dat hij ervan overtuigd is dat alles op schema zit om de vooropgestelde doelstellingen te halen.

Evenwel heb ik toch een bedenking – het is geen vraag of verwijt – bij het feit dat nog maar goed een dik jaar nadat NMBS Logistics is gestart, de NMBS als moedermaatschappij moet overgaan tot een waardevermindering van 279 miljoen euro. Ik zou daar alleen maar uit op kunnen maken dat er bij de start van NMBS Logistics klaarblijkelijk een zware overwaarding is gebeurd. Misschien is het toch niet onbelangrijk dat de overheid, als eigenaar-aandeelhouder van NMBS en dus van NMBS Logistics, daar eens serieus naar kijkt.

279 miljoen, dat is snel gezegd hier in de commissie, maar qua waardering is dat enorm veel geld! Die operaties kunnen inzake kredietwaardigheid van de moedermaatschappij en op boekhoudkundig vlak toch niet zonder gevolgen blijven, volgens mij. In die zin is uiterste voorzichtigheid geboden en moet misschien eens bekeken worden op welke manier verschillende onderdelen van de groep gewaardeerd zijn en blijven en mogelijk in de toekomst een lijk in de kast kunnen zijn.

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is een goede zaak dat de NMBS op haar meerjarenschema zit qua besparingen. Wie hard roept dat het volgend jaar allemaal in orde moet zijn, moet daarvan dan wel de consequenties dragen: als we een aantal lijnen schrappen, kunnen de besparingen mogelijk snel worden gerealiseerd, maar dat is uiteraard ook niet de bedoeling. Stap voor stap die richting uitgaan lijkt mij aangewezen.

Wat Logistics betreft, ik blijf worstelen met het statuut van privaatrecht en de gevolgen die dat heeft voor de parlementaire controle hier in de commissie. Collega Vandeput klaagde daarstraks aan dat we met hetzelfde probleem worden geconfronteerd bij een andere dochter, Be-Mobile. Men levert af en toe wel een inspanning om enige informatie te geven, maar zeker in het debat over de herstructurering van de NMBS moet toch eens goed worden bekeken hoe een dochter voor 100 % van een overheidsbedrijf nog op een degelijke manier door het Parlement mee kan worden gecontroleerd? Dat wilde ik nog even meegeven voor het debat over de structuren.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een rechtstreekse treinverbinding vanuit Roeselare naar Brussel" (nr. 11626)

- mevrouw **Bercy Slegers** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de rechtstreekse treinverbindingen naar Brussel" (nr. 11638)

14 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la liaison ferroviaire directe entre Roulers et Bruxelles" (n° 11626)

- **Mme Bercy Slegers** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les liaisons ferroviaires directes avec Bruxelles" (n° 11638)

De **voorzitter**: Aangezien mevrouw Slegers niet aanwezig is, vervalt haar vraag nr. 11638.

14.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wie vanuit Roeselare met de trein naar Brussel wil, moet overstappen in Brugge, Kortrijk of Lichtervelde en is goed voor een gemiddelde reistijd van anderhalf uur.

De nakende gemeenteraadsverkiezingen zullen daar zeker niet vreemd aan zijn, maar het stadsbestuur van Roeselare hoopt hierin verandering te brengen. Burgemeester Luc Martens verklaarde zeer stoer in de pers: "Zowel de NMBS als de Vlaamse regering vinden een rechtstreekse treinverbinding belangrijk. Als de Vlaamse regering bereid is om te helpen betalen dan komen die werken hoog op de lijst te staan van Infrabel, al kunnen de werken pas in 2016 of 2017 uitgevoerd worden."

Mijnheer de minister, hoewel u daarnet zei dat u niets kon zeggen over werken in 2016 of 2017, had ik toch al graag vernomen hoe concreet die plannen zijn en hoe concreet het standpunt en het akkoord van de NMBS zijn. Is de NMBS voorstander van een rechtstreekse treinverbinding tussen Roeselare en Brussel? Zo ja, op welke wijze moet die worden gerealiseerd? Wat is de totale kostprijs? Wat is de kostprijs per partner die aan het project participeert? In welke planning is voorzien? Welke stappen werden al gezet? Zo er nog geen werden gezet, waarom niet?

Waren er al onderhandelingen over een rechtstreekse treinverbinding tussen Roeselare en Brussel? Zo ja, wanneer? Wie was daar aanwezig? Wat werd er concreet afgesproken? Zo nee, waarom nog niet? Wanneer dan wel? Wie wordt daarbij betrokken?

14.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS heeft niet de intentie om bij de jaarlijkse aanpassing van de dienstregeling in december 2012 een rechtstreekse treinverbinding tussen Roeselare en Brussel aan te bieden. In het beheerscontract met de NMBS was afgesproken dat de NMBS tegen december 2011 een nieuw vervoersplan zou uitwerken. Daarbij wordt het hele aanbod onder de loep genomen. Op vraag van de NMBS heeft men uitstel verleend tot december 2013.

De NMBS werkt in nauw overleg met Infrabel intensief aan de voorbereiding van dit nieuw vervoersplan voor december 2013. In dat kader wordt ook een mogelijke rechtstreekse verbinding onderzocht tussen Roeselare en Brussel. Op dit ogenblik zijn er nog geen beslissingen genomen.

14.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, als het plan pas in december 2013, een jaar voor de Vlaamse verkiezingen, wordt bekendgemaakt dan zal de spaarpot wel leeg zijn. Ik vrees dat de inwoners van Roeselare, die hopen deze treinverbinding in 2016 of 2017 gerealiseerd te zien, op hun honger zullen blijven zitten. In dat opzicht is het toch voorbarig dat de burgemeester ter zake nu al een ballon opliet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Vraag van de heer Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van het loket in het station van

Harelbeke" (nr. 11650)

15 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture du guichet de la gare de Harelbeke" (n° 11650)**

15.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, sinds maandag 7 mei is het loket in het station van Harelbeke enkel nog open van 5.45 uur tot 13 uur omdat de bediende langdurig ziek is. Wanneer die terugkomt, is tot heden onduidelijk. Het feit dat het station 's middags niet bemand is, heeft gevolgen voor de roltrap. Die werkt immers niet wanneer het loket dicht is. Het is duidelijk dat het hier om een structureel probleem gaat, en helaas is dat niet alleen in het station van Harelbeke het geval.

Deze maatregel doet vermoeden dat hij de voorbode is van een definitieve sluiting. Nochtans stappen in Harelbeke dagelijks zo'n 1 000 pendelaars op de trein.

Mijnheer de minister, in het raam van de besparingsmaatregelen heeft de raad van bestuur van de NMBS zijn akkoord gegeven dat stationsloketten in niet-rendabele stations enkel zouden worden gesloten onder 3 voorwaarden. Ten eerste moet de klant de mogelijkheid hebben een ticket te kopen via een automaat. Ten tweede moet er, van de eerste tot de laatste trein, een wachtzaal beschikbaar zijn. Ten derde moet er vooraf sociaal overleg over gepleegd worden.

Hoe verklaart u dat aan de door de raad van bestuur gestelde voorwaarden niet werd voldaan en het stationsloket van Harelbeke gesloten werd?

Welke maatregelen werden genomen om het personeelsprobleem op korte termijn en structureel op te lossen?

Is het sluiten van het loket in het station van Harelbeke een voorbode van de definitieve sluiting? Zo ja, wat is daarvoor de motivering? Hoe ziet de planning eruit?

Wordt bij het stilleggen van de roltrap in het station van Harelbeke geen rekening gehouden met de minder mobiele treinreizigers?

15.02 Minister **Paul Magnette**: Het loket in het station van Harelbeke staat niet op de lijst van de te sluiten loketten. Uw vraag waarom aan de 3 voorwaarden voor sluiting niet voldaan wordt, is dus niet aan de orde.

Het loket is tijdelijk na de middag gesloten wegens de langdurige ziekte van een bediende. De regio Kortrijk kampt bovendien met een personeelstekort. De NMBS bestudeert hoe zij daaraan kan verhelpen via detacheringen en/of overplaatsingen naar deze regio.

Wanneer het loket gesloten is, hebben de klanten verschillende andere mogelijkheden om vervoerbewijzen aan te kopen: ofwel via de loketten of verkoopautomaten in een ander station, ofwel via internet, ofwel in laatste instantie in de trein zelf, zonder meerprijs.

De roltrap naar het perron te Harelbeke wordt buiten de openingsuren van het loket stilgelegd om veiligheidsredenen. Reizigers kunnen bij afwezigheid van de stationsbediende immers niet altijd onmiddellijk iemand verwittigen wanneer zich een probleem met de roltrap voordoet.

15.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, dank voor uw antwoord. Het is een goede zaak dat men niet de intentie heeft het loket in het station van Harelbeke definitief te sluiten.

Ik stel wel vast dat bijna een maand later er nog altijd geen oplossing is. Ik zie ook in andere stations personeelsproblemen. De NMBS moet zich toch eens beraden hoe zij in dergelijke gevallen sneller en meer resultaatgebonden kan optreden.

Het gaat hier niet over een klein stationnetje. Zo'n 1 000 pendelaars nemen er dagelijks de trein. Die hebben recht op een basisdienstverlening, en de NMBS biedt die slechts in zeer beperkte mate. Mensen die minder mobiel zijn kunnen er geen gebruik kunnen maken van de roltrap. U zegt dat dit met het oog op de veiligheid is, omdat als het loket gesloten is, niemand ervoor kan zorgen. Mij verwondert het dat de veiligheid in dat station afhangt van die ene bediende aan het loket zit. De NMBS moet zich volgens mij dringend beraden

over haar personeelsproblematiek. De gebruiker mag daar niet langer het slachtoffer van zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de invoering van nieuwe normen bij bpost die tot (onbetaald) overwerk zullen leiden" (nr. 11654)

- mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stakingsactie bij bpost Oostende" (nr. 11775)

- de heer **Wouter De Vriendt** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "protesten bij bpost" (nr. 11777)

16 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'instauration chez bpost de nouvelles normes qui aboutiront à la prestation d'heures supplémentaires (non rémunérées)" (n° 11654)

- **Mme Miranda Van Eetvelde** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le mouvement de grève chez bpost à Ostende" (n° 11775)

- **M. Wouter De Vriendt** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mouvements de protestation chez bpost" (n° 11777)

De **voorzitter**: Mevrouw Van Eetvelde is niet aanwezig en dus vervalt haar vraag nr. 11775.

16.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in het raam van het Georouteproject werden er nieuwe normen opgelegd door de directie van bpost. In Oostende heeft echter op 11 mei bijna het voltallig personeel van de ochtendploeg van het uitreikingskantoor spontaan het werk neergelegd. De personeelsleden nemen het namelijk niet dat bpost opnieuw nieuwe normen oplegt, wat volgens hen zal zorgen voor extra overwerk. Ook in Roeselare, Brugge en Kortrijk zijn er gelijksoortige problemen, maar daar werd er op 11 mei voorlopig nog niet gestaakt maar gewoon gewerkt.

De postmannen vrezen dat zij door de nieuwe normen nog langer op ronde zullen zijn. Nu worden zij betaald voor 7 uren en 36 minuten, maar in de praktijk zouden heel wat postmannen werken tussen de 9 en 10 uren en voor dat overwerk zouden zij niet betaald worden. Dat laatste valt mij op.

Uiteindelijk is de invoering van de nieuwe normen door die actie uitgesteld. Het plan zal eerst herzien worden. Het uitstel loopt tot 16 juli. In eerste instantie werden die normen aan het personeel voorgesteld als reeds voldongen feiten. De actie is er dan ook vooral gekomen omdat het personeel zeer ontstemd was over de manier waarop die nieuwe normen werden opgelegd en over de juiste invulling ervan.

De periode tot 16 juli haalt mogelijk een beetje druk van de ketel. 16 juli valt ook in de vakantieperiode.

Mijnheer de minister, toch blijf ik nog met enkele vragen zitten.

Klopt het dat bpost aan het personeel nieuwe normen oplegt die zullen zorgen voor extra overwerk? Zo ja, in welke zin, wat is daarvoor de motivatie en in welke mate zal daarmee rekening gehouden worden?

Klopt het dat postmannen betaald worden voor 7 uren en 36 minuten, maar in de praktijk vaak werken tussen de 9 en 10 uren en voor dat overwerk niet betaald worden? Zo ja, wat is daarvoor de motivatie en in welke mate zal daarmee rekening gehouden worden?

16.02 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op vrijdag 11 mei legde bijna het voltallige personeel van het uitreikingskantoor van bpost in Oostende het werk neer. De reden is de ontevredenheid over de nieuwe organisatie en de nieuwe normen in het raam van het Georouteproject. In Roeselare, Brugge en Kortrijk zijn er gelijksoortige problemen. Na de protesten werden de onderhandelingen hervat.

Het werk van het personeel van bpost moet absoluut menselijk haalbaar blijven. Wanneer blijkt dat er naar verluidt systematisch overgewerkt moet worden om het werk van de voorziene 7 uur en 36 minuten uit te voeren, is er duidelijk een probleem. Er zijn grenzen aan een context van besparingen en tegelijk toenemende arbeidseisen voor het personeel.

Mijnheer de minister, kunt u ons uitleggen op basis van welke criteria de Georoutes berekend worden?

Hoe komt het dat in veel gevallen de voorziene en berekende tijd tekortschiet? Het lijkt ons dat de zwaarte van de rondes opnieuw zou moeten worden berekend. Dringt volgens u een nieuwe, meer socialere objectivering zich op?

Bent u zich bewust van die problematiek? Wat hebt u al ondernomen om een en ander beter te laten functioneren?

Wat is het voorlopig resultaat van de sociale onderhandelingen over deze kwestie?

16.03 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, er is inderdaad een werkonderbreking geweest in het mailcentrum te Oostende op vrijdag 11 mei als gevolg van de invoering van een nieuwe dienstorganisatie. Die nieuwe dienstorganisatie kwam er als gevolg van een aanpassing aan de vastgestelde postvolumes, aan de sortering op ronde en in volgorde van de ronde in het sorteercentrum, aan nieuwe normen en aan een samenvoeging van de uitreikingskantoren Oostende, Oudenburg, Bredene, Gistel en Middelkerke tot één mailcentrum.

Op maandag 14 mei werd opnieuw normaal gewerkt. Op dinsdag 15 mei was de opgelopen achterstand volledig weggewerkt. De personeelsleden gingen opnieuw aan het werk, nadat de directie had beslist de invoering van de nieuwe dienstorganisatie met een maand uit te stellen. Daardoor kunnen alle details nogmaals met de vakbonden worden besproken en kunnen eventuele bijstellingen gebeuren.

Bpost meldt mij dat de herziening van de dienstorganisatie mede het gevolg was van de invoering van nieuwe normen. Een aantal handelingen op uitreiking rondes werd opnieuw getimed. De nieuwe waarden werden in de berekening van de diensten geïntegreerd. Voorts was er de normale aanpassing aan het postvolume, aan het aantal woningen en bedrijven en aan de verkeerssituatie, zijnde de zogenaamde Georoute.

Bpost is ervan overtuigd dat zowel de in de Georoute vervatte berekeningswijze als de nieuwe normen toelaten het werk binnen een normale gemiddelde werktijd van 7 uur en 36 minuten per dag af te handelen. Het moet duidelijk zijn dat het hier gaat om een dagelijks gemiddelde dat in functie van postvolumes en hoeveelheid werk kan schommelen. Het kan dus gebeuren dat de ene dag langer moet worden gewerkt. Dat wordt echter gecompenseerd door dagen waarop het werk vroeger kan worden beëindigd.

16.04 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Het positieve, maar dat wisten wij in feite al, is dat men het plan zal herzien en dat er nog overleg zal plaatsvinden. Wat lag echter aan de basis van de staking? Er waren reeds proefprojecten, onder meer in Middelkerke en Bredene. Nog voor die projecten werden geëvalueerd en nog voor het personeel en de vakorganisaties de kans kregen om te reageren op de conclusies van die twee proefprojecten ging men er al toe over te zeggen dat het daar goed ging en dat men die projecten dus ook elders zou invoeren of opleggen. Daarover is dan behoorlijk wat ongenoegen ontstaan.

Het personeel is er blijkbaar niet zo van overtuigd dat de nieuwe Georoute voor een tijdsbesparing zal zorgen. De grootste vrees is dat men structureel veel meer uren zal moeten kloppen dan men er contractueel betaald wordt. U zegt dat zij op sommige dagen wat meer en op andere wat minder moeten werken. Ik heb de indruk dat er vooral genoeg dagen zijn waarop zij meer moeten werken en dat het geen evidente zaak zal zijn om op andere dagen minder te presteren.

Ik hoop in ieder geval dat men erin zal slagen de problemen op te lossen zonder dat opnieuw de gebruiker of de klant — de mensen die op die dag geen post kregen — daarvan het slachtoffer wordt.

16.05 **Wouter De Vriendt** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik vrees dat de problemen groter zijn dan wat u laat uitschijnen. Als ik de verhalen van postbodes hoor, dan merk ik dat het menselijk moeilijk wordt

om telkens te voldoen aan de nieuwe normen.

Ik wil u dus vragen om dat nog eens van dichtbij te bekijken en na te gaan of de normen niet moeten worden aangepast wanneer zou blijken dat het opnieuw de verkeerde richting zou uitgaan. Er is nu een maand uitstel, tot half juli dacht ik. Dan zou het moeten hervat worden. De mensen op het terrein zitten echter echt op hun tandvlees.

Ik geef een voorbeeld. De vorige norm was 7 seconden per brief die moest gepost worden. Dat is verlaagd tot 4 of 5 seconden. Het exacte cijfer ken ik niet, maar het is in elk geval verlaagd. Nu blijkt dat zulks moeilijk vol te houden is.

Natuurlijk is het normaal dat er de ene dag wat overgewerkt wordt maar dan moet dat ook gecompenseerd kunnen worden. Als een bepaalde ronde systematisch alleen door overwerk kan gebeuren, dan is er echt een probleem. De mensen bij bpost worden bijna continu geconfronteerd met hervormingen. Er is rust nodig maar er is ook sociale rust nodig. Het moet immers haalbaar blijven en het zijn deze mensen die het allemaal moeten doen op het terrein. Ik wil u dus vragen om deze zaak van zeer dichtbij te volgen en een en ander nog te herzien.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de veiligheidsmaatregelen aan het station van Boom naar aanleiding van een tragisch ongeval op 13 mei 2012" (nr. 11671)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dodelijk ongeval te Boom" (nr. 11683)

17 **Questions jointes de**

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures de sécurité prises à la gare de Boom à la suite d'un tragique accident survenu le 13 mai 2012" (n° 11671)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'accident mortel de Boom" (n° 11683)

De **voorzitter**: Vraag nr. 11683 van de heer Geerts vervalt, omdat hij niet aanwezig is.

17.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, de aanleiding voor mijn vraag is een pijnlijk incident op zondagnamiddag 13 mei 2012, waarbij aan het station van Boom in de provincie Antwerpen een vijftienjarige jongen om het leven is gekomen.

Tijdens het weekend rijden op de betrokken lijn geen treinen. Er wordt daarvan dan ook gebruik gemaakt om er een aantal wagons te stationeren.

Blijkbaar is de betrokken jongen, zonder het medeweten van derden, op een dergelijke trein geklommen. Hij wist niet dat de bovenleiding nog onder stroom stond, waardoor hij werd geëlektrocuteerd, toen hij samen met zijn jongere broer op een van de goederenwagons zat.

Artsen hebben, weliswaar tevergeefs, nog geprobeerd hem te reanimeren. Het gerechtelijke labo kwam ter plaatse, om de omstandigheden van het ongeval te onderzoeken.

De wagons stonden iets verder dan het station van Boom. Blijkbaar is in de buurt algemeen geweten dat tijdens de weekends wel eens vaker kinderen in de buurt van de wagons spelen.

De buurt heeft in het verleden al gevraagd om ze beter af te sluiten, zeker omdat de wagons die er tijdens het weekend stilstaan, een aantrekkingspunt zijn voor kinderen.

Ik weet natuurlijk dat ze afsluiten een erg moeilijke optie is. Er kan geen gesloten systeem van worden gemaakt, wat eigen is aan de spoorwegen. Mocht de NMBS niettemin een omheining aanbrengen ter hoogte van de spoorlijnen, zodat iemand al een zekere omweg moet maken vooraleer hij of zij bij de goederenwagons kan geraken, dan zou zulks mogelijks dit tragische ongeval hebben kunnen doen

vermijden.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de hiernavolgende vragen voor u.

Werden naar aanleiding van dit tragische ongeval op 13 mei 2012 maatregelen getroffen?

Ik weet bovendien dat Infrabel in feite alle gevaarlijke plekken in kaart heeft gebracht en er, normaal gesproken, een afsluiting heeft geplaatst.

Stond de locatie in kwestie ook op die kaart? Zo neen, waarom stond ze er niet op? Is Infrabel ze vergeten of zal ze de locatie er nog op plaatsen?

Infrabel probeert zoveel mogelijk preventieve maatregelen te treffen. Wat is de afweging geweest waarom ginds geen afsluiting is ingepland? Welke criteria heeft Infrabel gehanteerd, om ter plekke al dan niet een afsluiting te plaatsen?

Werden er in het verleden maatregelen genomen? Zo ja, welke? Waarom werden deze niet vroeger genomen, vóór de tragische ramp van 13 mei? Zo neen, waarom niet?

17.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, ik wil eerst zeggen dat ik dit tragische ongeval betreure en mijn diepste medeleven betuig aan de ouders van het jonge slachtoffer. Wij kunnen niet genoeg herhalen dat de spoorwegomgeving gevaarlijk is door de aard van de voorzieningen en de bewegende treinen. Daarom voert de NMBS-Groep regelmatig communicatiecampagnes om aan de gevaren te herinneren.

In het persbericht van 14 mei 2012 herinneren NMBS en Infrabel aan de gevaren van het betreden van het spoorwegterrein. Er is geen algemene verplichting voor Infrabel om haar domein af te sluiten. Het spoorwegdomein moet immers niet worden afgesloten omdat de goederen, die tot de openbare weg behoren, waaronder de sporen van de spoorwegmaatschappij, niet onderworpen zijn aan de regels van mede-eigendom.

De sporen van de spoorwegmaatschappij zijn niet toegankelijk voor het publiek. Niemand mag er vertoeven. Wat de wettelijke bepalingen betreft, vermeldt het koninklijk besluit van december 2007, houdende reglement van de politie op de spoorwegen, in artikel 4 dat het verboden is de spoorweginfrastructuur of de spoorvoertuigen te beklimmen of zich eraan vast te klampen. Artikel 5 van hetzelfde KB bepaalt dat het verboden is de gedeelten van de stations, die niet toegankelijk zijn voor het publiek, te betreden of er zich te bevinden.

Wat de risico's en het afsluiten van de infrastructuur betreft, is een duidelijk verbod nodig omdat de risico's, verbonden aan een spoorweginfrastructuur en een spoorwegexploitatie, te complex zijn voor derden om deze onder controle te houden. De afsluiting van de spoorwegsites en -lijnen is niet realistisch, onder andere door de aanwezigheid van overwegen en stopplaatsen voor reizigerstreinen waardoor de indringing steeds mogelijk blijft.

17.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U verwijst onder meer naar een aantal koninklijke besluiten die de veiligheid regelen of die wijzen op het verbod om zich op de sporen te begeven of om het materieel van de NMBS te beklauteren.

U mag nog honderden koninklijke besluiten ondertekenen, zolang men geen structurele maatregelen neemt op het vlak van infrastructuur, zeker op locaties waar zich al incidenten hebben voorgedaan, zullen zich incidenten blijven voordoen. Een dag later kon men vernemen dat men in 2011 ongeveer 3 500 meldingen heeft ontvangen van burgers die op of langs de sporen rondhingen.

Als men maatregelen kan nemen, bijvoorbeeld op locaties waar al verschillende mensen zelfmoord hebben gepleegd door zich voor een trein te gooien, moet men dat doen. Men neemt toch ook een aantal maatregelen. Men probeert die *black points* aan te pakken door de infrastructuur aan te pakken.

Op locaties zoals in Boom, vlakbij een woonwijk met veel jonge gezinnen met kinderen, die daar regelmatig worden aangetroffen, moet men daartegen optreden. Het is te gemakkelijk om te zeggen dat men maar moeilijk een afsluiting kan plaatsen langs alle spoorlijnen of ze constant te bewaken. Dat vraag ik niet, maar

u moet zeker iets doen ter hoogte van de locaties die gevoelig zijn en waar zich regelmatig incidenten voordoen.

Ik denk dat men het incident van 13 mei daardoor misschien had kunnen vermijden. Ik vind het heel spijtig dat men zeker bij Infrabel, waar men weet heeft van gevaarlijke plekken, noch voordien en zelfs niet na dit incident maatregelen heeft genomen. Ik vind dat betreurenswaardig.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken van het stedenbouwkundig masterplan voor de stationsomgeving van het Brusselse Zuidstation en de eventuele verhuis van de VRT ernaar" (nr. 11672)**

18 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement du master plan urbanistique des abords de la gare du Midi à Bruxelles et le déménagement éventuel de la VRT en ces lieux" (n° 11672)**

18.01 **Tanguy Veys** (VB): Voor de grondige renovatie van het Brusselse Zuidstation werd een stedenbouwkundig masterplan voor de stationsomgeving uitgewerkt. De Franse architect Jean Nouvel voorziet hierbij boven de perrons een V-vormige zwevende constructie die 120 meter hoog en 140 meter breed zal worden. Binnen het station komen verschillende functies zoals kantoren, winkels en congressalen. Met architect Nouvel werd door de NV Eurostation op 4 mei 2009 ook een contract afgesloten voor het ontwerpen van gebouwen aan de kant van de Fonsnylaan. De NMBS zou aldus in totaal rond het Zuidstation 30 000 m² kantoorruimte vrij hebben.

De NMBS zou volgens de media al meerdere contacten gehad hebben met de VRT, omdat de VRT geïnteresseerd is in een verhuizing naar een van die gebouwen aan het station Brussel-Zuid. De openbare omroep zou immers zijn oog hebben laten vallen op het project van Jean Nouvel.

Wat is de stand van zaken van het stedenbouwkundig masterplan voor de stationsomgeving van het Brusselse Zuidstation? Met welke organisaties kwam men reeds tot een akkoord voor de huur/verkoop van kantoren in dit project? Met welke organisaties wordt nog onderhandeld voor de huur/verkoop van kantoren in dit project?

Vonden er reeds gesprekken plaats met de VRT in het kader van een eventuele verhuis naar een van de gebouwen van de NMBS aan het station Brussel-Zuid? Zo ja, in welke zin? Hoe concreet zijn deze plannen en in welke planning is voorzien? Zo nee, met wie wordt er allemaal onderhandeld over de huur/aankoop van kantoren die deel uitmaken van het project van de bekende Franse architect Jean Nouvel en in welk stadium bevinden deze onderhandelingen zich?

18.02 **Minister Paul Magnette**: De NMBS-Groep deelt mij mee dat er tot op heden geen formele onderhandelingen met de VRT zijn geweest.

18.03 **Tanguy Veys** (VB): Ik dank de minister voor zijn kort en snel antwoord, maar mijn vraag ging niet alleen over de VRT. Ik vraag naar de stand van zaken van het masterplan en met welke organisaties er al een akkoord is. Als u zegt dat er geen onderhandelingen met de VRT zijn geweest, heeft men dan al met andere organisaties onderhandeld?

Daarover geeft u geen informatie. Ofwel heeft u daar geen kennis van, ofwel zijn er nog geen andere akkoorden over de concrete invulling.

De **voorzitter**: Er volgt geen antwoord op die vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en**

Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problematiek van het aantal niet-inge vulde vacatures voor uitreikers bij bpost in het bijzonder in het Waasland en in Vlaams-Brabant" (nr. 11674)

19 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le problème des emplois vacants de distributeurs à pourvoir chez bpost, plus particulièrement dans le Brabant flamand et le Pays de Waas" (n° 11674)

19.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de commissie voor Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van 20 december 2011 hebt u verklaard dat bpost moeilijkheden ondervindt om mensen aan te werven in het Waasland en in Vlaams-Brabant. Het zou niet om een algemeen probleem gaan, in de regio's Waasland en Vlaams-Brabant werd een groter personeelsverloop vastgesteld dan in andere regio's door de krappe arbeidsmarkt in deze regio's, onder meer ingevolge het aanzuigefect van economische groeipolen zoals de nationale luchthaven en de zeehavens van Antwerpen en Gent.

Bpost heeft daarom permanent personeel aangeworven in deze regio's via eigen kanalen, zoals websites, affiches in de kantoren en op de postwagens, huis-aan-huisberichten, spots op regionale tv-stations, advertenties in lokale bladen, aanwezigheid op evenementen en jobbeurzen en infosessies. Er werd daarnaast een beroep gedaan op uitzendkantoren, die een permanente wervingsopdracht hadden.

Deze permanente, intensieve wervingscampagne zou ook resultaat geboekt hebben. In het Waasland is het aantal openstaande vacatures voor uitreikers in de loop van het jaar gehalveerd tot 11. In Vlaams-Brabant kon hiermee het aantal openstaande vacatures voor uitreikers worden beperkt tot gemiddeld 30 tot augustus van dit jaar.

Sinds september is echter opnieuw een stijging vast te stellen tot 66 in december 2011. Een precieze oorzaak hiervan kon nog niet worden vastgesteld. Nochtans worden nog steeds klachten over onregelmatige of zelfs foute postbedeling uit het Waasland ontvangen, in het bijzonder uit Sint-Niklaas. Bpost zou daarom recent begonnen zijn met de wervingscampagne "De Ronde van Frans" voor de aanwerving van 15 postbodes.

Mijnheer de minister, welke regio's kampen met een ernstig aantal niet-inge vulde vacatures voor uitreikers?

Welke regio's kampen met een recente en ernstige stijging van het aantal niet-inge vulde vacatures voor uitreikers?

Wat is telkens hiervan de reden en welke maatregelen werden telkens genomen om deze problemen aan te pakken?

Wat is de verklaring dat er alsnog klachten zijn uit het Waasland, ondanks de in december 2011 opgesomde maatregelen?

Werd intussen de oorzaak vastgesteld waarom in Vlaams-Brabant sinds september 2011 opnieuw een stijging van het aantal niet-inge vulde vacatures voor uitreikers vastgesteld werd tot 66 in december 2011? Zo ja, wat is hiervan de reden en welke maatregelen werden genomen? Zo neen, waarom nog niet?

Wat is sindsdien de evolutie van het aantal openstaande vacatures voor uitreikers in Vlaams-Brabant?

19.02 Minister Paul Magnette: De recente vertragingen in de postbedeling in Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas hebben in de eerste plaats te maken met een samenloop van omstandigheden. Bij de invoering van een nieuwe dienstenorganisatie was er ook een uitzonderlijk hoog postvolume en een iets hoger dan normaal aantal zieken.

Daarnaast is het Waasland een regio waar het voor bpost inderdaad moeilijk is om personeel aan te werven. Dit verschijnsel stellen we ook vast in Vlaams-Brabant. De redenen zijn gekend en werden bij een vorige gelegenheid reeds toegelicht. Bpost heeft in deze regio's te maken met een krappe arbeidsmarkt die onder meer het gevolg is van het aanzuigefect van economische groeipolen zoals de nationale luchthaven of de zeehavens van Antwerpen en Gent.

Bpost werft daarom permanent personeel aan in deze regio's. Hiervoor worden in de eerste plaats de eigen

kanalen gebruikt. Er wordt tevens een beroep gedaan op interimkantoren die een permanente wervingsopdracht hebben. Deze wervingscampagnes die nu worden georganiseerd hebben het beoogde succes. Er zijn momenteel 3 openstaande vacatures in Vlaams-Brabant tegenover 56 eind vorig jaar.

19.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het voormalig huis van de bareelwachter aan het station van Schaarbeek" (nr. 11675)

20 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'ancienne maison du garde barrière de la gare de Schaarbeek" (n° 11675)

20.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, op 11 mei 2012 is een man om het leven gekomen tijdens een zware brand in een leegstaand huis van de NMBS, vlakbij het station van Schaarbeek, langs de spoorwegen, in de Georges Rodenbachlaan.

Het gaat om een oud huis van de NMBS, waarin een bareelwachter verbleef. Het was tot 2010 bewoond, maar stond sindsdien leeg. Blijkbaar werd het daarna wel bewoond door enkele krakers. Buurtbewoners bevestigden dat er al geruime tijd krakers verbleven.

Mijnheer de minister, hoe komt het dat het voormalig huis van de bareelwachter aan het station van Schaarbeek sinds 2010 leegstaat? Sinds wanneer is men ervan op de hoogte dat het huis gekraakt werd? Welke maatregelen werden in het verleden genomen om de krakers uit dat huis te zetten? Welke maatregelen werden in het verleden genomen om dat huis te beveiligen tegen krakers? Wat zijn de plannen met dat huis?

20.02 Minister Paul Magnette: De woning werd tot in 2010 verhuurd. De huur werd opgezegd wegens de geplande verbouwingen voor de inrichting van een spoorwegmuseum in Schaarbeek. Volgens de NMBS-Holding waren er inderdaad krakers, maar die zorgden niet voor overlast. De ervaring heeft geleerd dat krakers laten uitzetten moeilijk is, want zij komen steeds terug. De nodige maatregelen waren wel genomen om bij de aanvang van de werken de krakers uit het gebouw te zetten. Ik betreur natuurlijk ten zeerste dat de brand een dodelijk slachtoffer gemaakt heeft.

20.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar het is een beetje te gemakkelijk dat de NMBS zich wegschuilt achter het argument dat het uitzetten van de krakers een moeilijke operatie is, omdat zij, zelfs als zij eruit gezet zijn, altijd terugkomen.

Veel eigenaars beveiligen gewoon hun panden. Er zijn ook organisaties die tijdelijk, in afwachting van werken, plannen of de verkoop, dergelijke gebouwen verhuren. Er zijn mensen die zelfs graag gedurende een beperkte periode, een of twee jaar, in een huis verblijven en die weten dat zij daar toch maar tijdelijk kunnen blijven wonen. Men kan ook door infrastructurele maatregelen ervoor zorgen dat het huis niet meer gekraakt kan worden.

Ik vind het pijnlijk dat men zegt: er verblijven krakers, maar als zij niet voor overlast zorgen, dan laten wij hen erin. Wij hebben de gevolgen daarvan gezien. Dat is kunnen gebeuren door het lakse beleid van de NMBS, die nogal slordig omspringt met haar eigen patrimonium.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afwezigheid van faciliteiten voor mindervaliden in het nieuwe treinstation van Beringen" (nr. 11721)

21 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et

de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'absence de facilités en faveur des moins valides dans la nouvelle gare de Beringen" (n° 11721)

21.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het schepencollege van Beringen gaf groen licht voor de aanleg van het nieuwe treinstation in Beringen-centrum, vlakbij de Motstraat aan de brug met de Koerselsesteenweg.

Een pijnpunt is dat het niet voor mindervaliden wordt aangepast. De sporen liggen flink wat lager dan het station en dus komt er aan beide kanten een metalen trap. Rolstoelgebruikers kunnen daardoor niet opstappen, want voor een lift voor gehandicapten zou er geen geld zijn bij de NMBS. Daardoor zouden betrokkenen alleen in Hasselt of Leopoldsburg kunnen opstappen.

Mijnheer de minister, dat is een spijtige situatie. Men zou denken dat renovatie of nieuwbouw een verbetering van de gebruiksvriendelijkheid tot gevolg heeft. Hier zetten wij een stap achteruit en dan nog ten koste van de mindervaliden. Als mensen in de regio nu naar Hasselt of Leopoldsburg moeten gaan, en dat kan al niet met de trein, zetten wij een ernstige stap achteruit.

Wat is de motivatie om het nieuwe treinstation van Beringen niet voor mindervaliden aan te passen? Op welke wijze kunnen mindervaliden uit Beringen en omgeving alsnog van de trein gebruikmaken?

21.02 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, om een netwerk van toegankelijke stations te realiseren, zijn er op basis van de geografische spreiding, het belang van het station, de aanwezigheid van personeel en de beschikbare infrastructuur, honderd stations uitgekozen die, conform het beheerscontract, integraal toegankelijk zullen worden gemaakt, teneinde tegen 2028 een netwerk te bekomen met telkens een toegankelijk station binnen een straal van 15 km. Voorzien in liften en lange hellingen, die zware investeringen vergen, in deze honderd stations is prioritair. Gezien er te Beringen geen personeel aanwezig is om rolstoelgebruikers op de trein te helpen en het succes van de halte nog moet blijken, werd er beslist om op dit moment geen liften en hellingen naar de perrons te bouwen.

Reizigers met een beperkte mobiliteit uit Beringen en omgeving kunnen het best terecht in de stations van Mol, Neerpelt, Diest, Hasselt en Genk. De NMBS biedt assistentie indien dit via haar callcenter 24 uur op voorhand wordt gevraagd.

21.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat daarvoor nog geen plannen zijn omdat het succes van de halte nog moet blijken. Ik kan u nu al meedelen dat de halte voor mindervalide geen succes zal zijn. Men zal die reizigers alvast niet ten dienste kunnen staan.

Men zegt nu al dat men die voorziening daar niet zal aanbrengen en dat vind ik bijzonder jammer. Het feit dat men die halte inricht, is toch gebaseerd op een vermoeden dat het succesvol zal zijn. Als men nu al besnoeit door de aanpassing voor mindervaliden niet te realiseren, dat een spijtige zaak. Nogmaals, dat is een stap achteruit.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan een gebruiksvriendelijke smartphone-applicatie om compensatie bij treinvertragingen aan te vragen" (nr. 11722)

22 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nécessité d'une application pour smartphone conviviale pour la demande d'une compensation en cas de retard de train" (n° 11722)

22.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, sinds 2006 kunnen onder bepaalde voorwaarden reizigers in geval van vertragingen op een compensatie van de NMBS rekenen. Om aanspraak te kunnen maken op een compensatie, moet de treinreiziger ofwel een occasionele vertraging van minstens 60 minuten oplopen, ofwel herhaaldelijke vertragingen van minstens 15 minuten op het gebruikelijk traject oplopen, namelijk minimaal twintig vertragingen van minstens 15 minuten of minimaal tien vertragingen van telkens minstens 30 minuten in een periode van zes maanden vanaf de eerste vertraging. Wie aanspraak wil maken op een compensatie van de NMBS, moet daarvoor een formulier invullen.

Recent hebben wij uit de pers mogen vernemen dat de klantendienst van de NMBS vorig jaar ongeveer 1 miljoen euro heeft uitbetaald aan ongeveer 69 000 misnoegde reizigers die de moeite hebben genomen om een compensatie aan te vragen. Ik vrees dat in veel gevallen het aantal personen dat in aanmerking komt, veel hoger ligt. De reiziger moet telkens een formulier met veel gegevens invullen bij elke vertraging. Dat is voor veel reizigers vaak onbegonnen werk.

Omdat de aanvraagprocedure voor een compensatie bij een treinvertraging te ingewikkeld is, hebben ingenieurs – gelukkig lopen die wel nog rond – een gebruiksvriendelijke smartphone-applicatie ontwikkeld. Die nieuwe app, zoals dat afgekort heet, zoekt de gegevens voor de gebruiker op. Enkel het aantal minuten vertraging moet men nog invoeren. Als de drempel van één uur vertraging is bereikt, dan stuurt men via de smartphone een e-mail met een aanvraag voor compensatie naar de ombudsdienst van de NMBS.

Het toeval wil dat die app afgelopen vrijdag in de media werd aangeprezen als de app van de week. Ook op het internet kan men die reeds bekijken en ze krijgt een zeer goede gemiddelde score. De gebruikers die al de moeite hebben genomen om die app te installeren, geven een hoge waardering.

Misschien kan de NMBS niet altijd iets doen aan vertragingen, die soms externe oorzaken kennen. Ik vraag me echter af of de moeilijkheid van de aanvraagformulieren een bewuste politiek is. Hoe moeilijker men het maakt om die compensatie aan te vragen, des te minder aanvragen er binnenkomen, en dat levert op zich ook een besparing op. Toch denk ik dat dit niet de bedoeling kan zijn.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vragen aan u.

Is de NMBS bereid om die gebruiksvriendelijke smartphone-applicatie ook op haar eigen webstek aan te bieden? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

Zal de NMBS een eigen gebruiksvriendelijke smartphone-applicatie ontwikkelen en aanbieden op de eigen webstek? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

22.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS informeert mij dat zij verder wenst te investeren in meer gesofisticeerde controlesystemen en meer gebruiksvriendelijke toepassingen. Die investeringen en nieuwe ontwikkelingen moeten in het raam van een pakket van andere projecten passen.

De NMBS heeft zich geëngageerd, in het raam van de administratieve vereenvoudiging, om een webtoepassing tegen eind dit jaar ter beschikking te stellen.

22.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, eind dit jaar is goed, maar ik had u liever horen zeggen dat, omdat er nu een applicatie bestaat, u die zou aanbieden in afwachting van de ontwikkeling van een eigen applicatie. U doet dat echter niet. Ik vermoed dat daar onder meer budgettaire redenen aan ten grondslag liggen. Vermoedelijk wil de NMBS het de reizigers ook niet te gemakkelijk maken.

Hoe kan er in de komende maanden nog een beetje bespaard worden op misnoegde treinreizigers die het niet zien zitten om het bladzijdenlange aanvraagformulier in te vullen? Ik heb zelf eens een aanvraagformulier ter hand genomen. Men moet al haast een boekhouder zijn en alles netjes bijhouden, eer men in aanmerking kan komen voor een compensatie.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

23 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Frank Wilrycx** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 11733)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Noorderkempen" (nr. 11824)

23 **Questions jointes de**

- M. **Frank Wilrycx** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 11733)
- M. **Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la

Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Noorderkempen" (n° 11824)

23.01 Frank Wilrycx (Open Vld): Mijnheer de minister, het station Noorderkempen in Brecht bleek van in het begin een groot succes te zijn, vooral dan de treinen in de spitsuren, 's ochtends richting Antwerpen en in de late namiddag richting Brecht. Deze treinen rijden echter eenmaal per uur, wat toch een vrij lage frequentie is. Daarenboven ligt de lijn Antwerpen-Brecht naast de filegevoelige autosnelweg naar Breda. Om het aantal voertuigen op deze snelweg te verminderen zou het interessant zijn om deze treinverbinding door te trekken naar Nederland. Daarnaast moet ook goederenvervoer mogelijk worden gemaakt.

Mijnheer de minister, kan de frequentie van de lijn Antwerpen-Brecht tijdens de spitsuren worden verhoogd?

Is er een buurlandtrein mogelijk richting Breda?

Hoe staat het met de plannen voor een IC-trein Brussel-Antwerpen-Brecht-Breda? Zijn daarover al contacten geweest met de Nederlandse provincie Noord-Brabant?

Bestaat de mogelijkheid om op deze lijn goederenverkeer toe te laten tot aan de transportzone te Meer?

23.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, het station Noorderkempen is inderdaad een succes en kan rekenen op meer dan duizend reizigers per dag. Gelet op het toenemend aantal potentiële en effectieve reizigers dringen zich aanpassingen op inzake de infrastructuur. We hebben in het verleden al meermaals gevraagd naar een stand van zaken en naar de plannen ter zake.

In 2006 werd bijvoorbeeld aangekondigd dat de huidige stationsconstructie een tijdelijke constructie zou zijn en dat er een volwaardig stationsgebouw zou komen. Eind vorig jaar antwoordde u dat het nieuwe stationsgebouw Noorderkempen is gepland voor 2016-2018 onder voorbehoud van de goedkeuring van het meerjareninvesteringsplan.

De parking staat vandaag op verschillende dagen al overvol. Eind dit jaar gaat het op- en afrittencomplex in Brecht aan de E19 terug open zodat het station Noorderkempen nog veel attractiever wordt voor automobilisten die vanaf Sint-Job of vanaf Brecht in de file staan richting Antwerpen. Als ze daar de snelweg verlaten en de trein nemen staan ze een kwartier later in hartje Antwerpen. Dat biedt heel wat potentieel maar dan moet er wel extra in parkeerplaatsen worden geïnvesteerd.

Eind 2011 verklaarde u dat de in- en uitrit van het parkeerterrein dit jaar zou worden heraangelegd om op piekmomenten een betere doorstroming te garanderen. De uitbreiding van het parkeerterrein wordt bestudeerd en is gekoppeld aan een mobiliteitseffectenrapport. De vermoedelijke aanvang van de werken zou dan ook gepland zijn voor 2013.

Een ander aspect is de samenstelling van de treinen. U vertelde dat de Desiro-treinen op de relatie Noorderkempen zouden worden ingezet zodra de toelating zou worden gegeven om op de L4 te worden ingezet. Er kon nog geen datum worden vooropgesteld omdat het materieel in volle homologatiefase zat.

In het kader van de verbinding met Nederland blijft een akkoord uit. Op 24 november 2011 hebben de toenmalige Belgische minister en de Nederlandse minister elkaar ontmoet. De NMBS zou bereid zijn om tussen te komen voor een exploitatie Breda-Antwerpen op voorwaarde dat Nederland de eis laat vallen van een bediening Den Haag-Brussel. Het deficit wordt gecompenseerd. Voor die bediening Den Haag-Brussel werd in het akkoord in 2004 een halte voorzien in de Noorderkempen. Het zou dan ook logisch zijn dat die halte op de verbinding Breda-Antwerpen wordt aangedaan maar dat wil niemand vandaag bevestigen.

Mijnheer de minister, is de oprichting van het stationsgebouw opgenomen in het meerjareninvesteringsplan? Zal de bouw hiervan effectief starten in 2016? Ik weet dat het investeringsplan nog niet definitief is, maar u hebt reeds een ontwerp gekregen.

Ten tweede, wat is de stand van zaken met betrekking tot de werken aan de parking en het mobiliteitseffectenrapport?

Derde vraag. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de homologatie en de inzet van de Desiro-trein op de relatie Noorderkempen?

Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan sinds einde 2011 met betrekking tot de verbinding richting Nederland? Welk perspectief kunt u ons hierbij geven?

23.03 Minister **Paul Magnette**: Collega's, de NMBS volgt de evolutie van de vraag op en evalueert op permanente basis de behoeften van de reizigers, dit om steeds binnen het gegeven financiële kader en met constante bezorgdheid te komen tot een efficiënte en geoptimaliseerde inzet van de schaarse beschikbare middelen. Volgens de cijfers van de NMBS beantwoordt het huidig aanbod aan de vraag.

De Nederlandse Staat heeft bij monde van minister Schultz in de Tweede Kamer in november 2011 haar intenties bekendgemaakt aangaande de verbinding Den Haag-Brussel, zoals beschreven in het ministerieel akkoord van mei 2005, en het alternatief Breda-Antwerpen. Deze plannen worden momenteel op hun logistieke en financiële haalbaarheid onderzocht door beide vervoerders, ten einde beide ministers in staat te stellen hierin gezamenlijk een beslissing te nemen. De eventuele bediening van Breda in het kader van de korte grensoverschrijdende treinbedieningen ten voordele van de ontsluiting van de lokale markten wordt met de diverse betrokken belanghebbende partijen onderzocht. De provincie Noord-Brabant wordt hierin niet geraadpleegd door de diensten van de NMBS.

De tweespanningsstellen van het type Desiro zijn momenteel gehomologeerd op de lijn 11-4, ECS-niveau 1. Het betreft 95 stellen die worden geleverd tussen 2012 en 2015. Er zijn op deze hogesnelheidslijn 4 geen voorzieningen getroffen voor goederenverkeer.

Het investeringscomité van de NMBS-Groep heeft mij een project van meerjareninvesteringsplan voor de periode 2013-2025 doorgestuurd. Binnenkort zal ik de Ministerraad inlichten en de Gewesten ontmoeten om binnen de beperkte budgettaire marges ruimte te vinden om prioritaire projecten te identificeren. Op dit ogenblik is het te vroeg om over een nieuw station in de Noorderkempen te spreken. De toegankelijkheid van de parking wordt verbeterd door de in- en uitrit te vervangen door een nieuwe inrichting op circa 60 meter in de Van Oudenstraat. De nieuwe toegang zal in de toekomst drie in- en uitritten bevatten. Deze maatregel zorgt voor een vlotte verkeersafwisseling. De werken zijn in de aanbestedingsfase. De uitvoering is gepland eind 2012. Een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is gepland in 2013-2014. Doel is hierover consensus met de gemeente te bereiken in de loop van 2012.

23.04 **Frank Wilrycx** (Open Vld): Mijnheer de minister, door de spoorwegmaatschappij is een studie gemaakt waaruit u enkele prioriteiten zult opnemen en voorleggen aan de Ministerraad. In dat kader kan ik u zeggen dat er door de provincie Antwerpen in samenwerking met vijftien gemeenten een gebiedsgerichte mobiliteitsstudie wordt gemaakt. Daaruit blijkt het belang van het station Noorderkempen, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. Indien u die prioriteitenlijst opstelt, zou u zeker deze studie mee moeten nemen. Binnen een maand zal deze studie afgerond worden.

23.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik noteer dat het onderzoeken van de verbinding Breda-Antwerpen blijft duren. Dat is al een tijdje bezig. Ik vraag mij af wanneer men ooit zal landen. Men zegt ondertussen al meer dan een half jaar dat men het onderzoekt, dat het wordt bekeken, dat er onderhandelingen over worden gevoerd.

Is er enig zicht op wanneer die zullen leiden tot een beslissing, of tot een voorstel van beslissing? De kwestie lijkt mij lang aan te slepen.

Wat de in- en uitritten betreft, is het goed nieuws dat de plannen nog dit jaar doorgaan. Gezien de besparingsmaatregelen is dat dikwijls een vraagteken. Dat u de bevestiging geeft, is positief.

Wat de uitbreiding van het parkeerterrein betreft, die is broodnodig. Vandaag staan er zelfs auto's geparkeerd op de grasvelden naast het parkeerterrein, wat niet de bedoeling kan zijn. Dat de uitbreiding er in 2013 komt, is dus zeker welkom.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 11739 van de heer Veys werd reeds behandeld. Vraag nr. 11763 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 11774 van mevrouw Van Eetvelde wordt uitgesteld.

24 Vraag van de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de brief van de burgemeesters van Herentals, Turnhout, Lier en Kasterlee aan de NMBS voor de rechtstreekse treinverbinding tussen hun stations met Mechelen-Brussel" (nr. 11795)

24 Question de M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la lettre adressée par les bourgmestres de Herentals, Turnhout, Lierre et Kasterlee à la SNCB relative à une liaison ferroviaire directe entre leurs gares et Malines-Bruxelles" (n° 11795)

24.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, tijdens de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur, Verkeer en Overheidsbedrijven van 2 mei antwoordde u op vragen over de treinverbinding Mechelen-Lier tijdens het weekend dat de NMBS er zich terdege van bewust is dat het vervoersplan van 1998 zijn grenzen heeft bereikt. Het wordt wel elk jaar hier en daar aangepast en verbeterd, maar na verloop van tijd is het nodig het hele aanbod opnieuw te bekijken en aan te passen aan de te verwachten ontwikkeling van de vraag naar beschikbaar materieel en nieuwe infrastructuur.

Het vervoersplan van december 2013 vormt een eerste stap om een toekomstgericht aanbod te ontwikkelen. Het is nog niet uitgemaakt of er vanaf december 2013 ruimte is voor een weekendverbinding tussen Lier en Mechelen. De NMBS volgt de overbezetting op haar treinen op. Als de bezetting van een trein het vereist, zal de NMBS de samenstelling aanpassen.

Intussen pleitten ook de burgemeesters van Herentals, Turnhout, Lier en Kasterlee in een gezamenlijke brief aan de NMBS voor een rechtstreekse treinverbinding tussen hun stations met Mechelen-Brussel op weekend- en feestdagen. De burgemeesters zijn ervan overtuigd dat de verbinding Turnhout-Brussel een van de sterkste lijnen in de regio is en willen die daarom ook in het weekend zien functioneren.

Ik ben ervan overtuigd, mijnheer de minister, dat zij dat standpunt niet innemen met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen van 14 oktober 2012. In hun brief stellen zij in elk geval dat de NMBS werkt aan de voorbereiding van een grondige bijsturing van de dienstregeling vóór het einde van 2013. Daarom lijkt het hen nu het moment om dit voorstel te doen. Bovendien zou de weekendverbinding commerciële voordelen met zich meebrengen voor de spoorwegen.

Mijnheer de minister, op welke wijze werd gereageerd op de brief van de burgemeesters van Herentals, Turnhout, Lier en Kasterlee? Werd de vraag voor een rechtstreekse treinverbinding tussen de stations van Herentals, Turnhout, Lier en Kasterlee met Mechelen-Brussel op weekend- en feestdagen reeds onderzocht? Zo ja, wat waren de resultaten? Welke maatregelen werden er genomen? Kunt u eventueel bevestigen dat daaraan commerciële voordelen zijn verbonden? Zo neen, waarom niet en wanneer dan wel? Waarom zal over een eventuele rechtstreekse treinverbinding tussen de stations van Herentals, Turnhout, Lier en Kasterlee met Mechelen-Brussel op weekend- en feestdagen pas naar aanleiding van het vervoersplan van december 2013 een beslissing worden genomen en niet vroeger?

24.02 Minister **Paul Magnette**: De vraag van een rechtstreekse treinverbinding tussen de stations van Herentals, Turnhout, Lier en Kasterlee met Mechelen-Brussel op weekend- en feestdagen wordt onderzocht in het kader van de studie van een nieuw transportplan eind 2013. De studie is momenteel bezig. Hierbij wordt uitgegaan van de verwachte reizigersstromen en kosten van elke treinrelatie. De NMBS moet ook rekening houden met de beschikbare capaciteit van rijpaden op het net en de beschikbaarheid van rollend materieel.

24.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik vermoed dat u die reactie ook naar de briefschrijvers hebt gestuurd. Dat was ook mijn vraag. U antwoordt mij nu wat uw visie is en wat het standpunt is van de NMBS, maar is dat ook het standpunt dat u hebt gecommuniceerd aan de briefschrijvers?

U knikt bevestigend. Bedankt voor uw antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 11799 van de heer Wouter De Vriendt wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

25 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heractivering van lijn 20 als alternatief voor Spartacusplan" (nr. 11845)

25 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la remise en service de la ligne 20 comme alternative au plan Spartacus" (n° 11845)

25.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 13 maart verklaarde u omtrent de reactivering van lijn 20 als alternatief voor het Spartacusplan, dat de NMBS geen voorstander is van de uitbating van deze lijn voor treinen. Het treinconcept is gebonden aan de spoorlijn die er ligt en is praktisch volledig afhankelijk van het reizigerspotentieel tussen de twee eindstations Hasselt en Maastricht, wat beperkt is. Een bijkomend probleem is dat van de mobiele ophaalspoorbrug over de Maas moet worden gebruikgemaakt, wat een groot betrouwbaarheidsrisico inhoudt. Er is dus op basis van treinen geen uitbatingconcept ontwikkeld en er kan dus geen kostendekkingsgraad worden meegedeeld.

De studie uit jaren '90 over de eurocityverbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen is niet gekend bij de huidige NMBS. Naar aanleiding van de resultaten van de Stimulistudie van 2004 heeft de toenmalige NMBS geoordeeld dat er onvoldoende reizigerspotentieel op die treinverbinding was. Om die reden heeft Infrabel nooit een detailstudie over de investeringskosten voor de reactivering van lijn 20 uitgevoerd. Er is geen vergelijkbare studie uitgevoerd met De Lijn voor dit baanvak.

In samenwerking met Infrabel en de NMBS is er door de NMBS-Holding een studie over *light rail* uitgevoerd zoals gevraagd in de beheerscontracten van de NMBS-Holding, van Infrabel en van de NMBS. Voor deze studie werden alleen de lijnen 18 en 19 Hasselt en Neerpelt aangehouden als te bestuderen mogelijke verbindingen. De studies uit het verleden toonden immers onvoldoende potentieel aan om een reizigerstreindienst via lijn 20 te exploiteren.

Mijnheer de minister, in reactie op uw antwoord van 13 maart wil ik toch opmerken dat de mobiele ophaalbrug over de Maas nochtans in de modernste staat hersteld is voor permanent gebruik. Zij wordt alleen uitzonderlijk opgehaald bij zeer hoge waterstand en dit is de voorbije twee jaar nog maar een aantal malen gebeurd. Bij gebruik bij hoge waterstand kan de scheepvaart bovendien stilgelegd worden wanneer de trein erover moet.

Ten tweede, de stimulistudie, afkorting voor Spoor Transport Infrastructuur Mobiliteit Uitbouw Limburg, in 2000 besteld door toenmalig minister-president Patrick Dewael en de federale minister van Mobiliteit Steve Stevaert, omtrent de mobiliteitsnaden in de provincie Limburg, werd nooit vrijgegeven, werd nooit verder opgevolgd en is omstreden. Bovendien werden daarin geen cijfers over de bezettingsgraad Hasselt-Maastricht gepubliceerd en kunnen er dus geen conclusies gemaakt worden omtrent het reizigerspotentieel.

In reactie op de voorlopige versie van de betrokken Stimulistudie stelden de vakbonden ABVV, ACLVB en ACV en diverse belangenorganisaties TreinTramBus, De Lijn, UNIZO, VKW en GOM in augustus 2003 dat de lijn 20 Hasselt-Maastricht past in de Vlaamse West-Oostas en Rijsel, Kortrijk, Gent, Antwerpen, Hasselt, Maastricht internationaal met elkaar verbindt. Ik citeer de reactie van die organisaties: "Wij verwijzen naar de ambitieuze dynamiek die in Nederlands Limburg en in Aken bestaat voor de uitbouw van euregionale spoorverbindingen. Meer bepaald gaat het om de Euregiobahn en de plannen in verband met de Euregio Circle Line."

In de studie VG Beheerscontract van november 2005 wordt in punt 3.5 "Reizigersprognoses" verwezen naar prognoses voor 2010 uit de Stimulistudie met gemiddeld slechts 33 reizigers per trein tijdens de piek. Uit het onderzoek van verschillende bij de Stimulistudie betrokken organisaties is gebleken dat aan het toegepaste simulatiemodel voor lijn 20 met als referentiepunt Turnhout, Hasselt, Maastricht, de NMBS heeft meegewerkt. In punt 3.7 "Besluit" wordt verwezen naar het geringe potentieel.

Mijnheer de minister, op basis van welke argumenten betekent de mobiele ophaalbrug over de Maas een "groot betrouwbaarheidsrisico" zoals u zei?

Wat is de status van de stimulistudie? Waarom werd deze studie nooit officieel vrijgegeven, voorgelegd en

opgevolgd, laat staan dat er rekening werd gehouden met de opmerkingen in het gezamenlijk standpunt van augustus 2003?

Hoe verklaart u in het bezit te zijn van de stimulistudie die nooit officieel werd vrijgegeven, en op basis daarvan conclusies te kunnen maken?

Hoe is men in punt 3.5. "Reizigersprognoses" tot het toegepaste simulatiemodel voor lijn 20 en tot dergelijk besluit gekomen? Waarom werd voor Turnhout gekozen? Waarom heeft men niet, nochtans de logica zelve, gekozen voor de referentiepunten Antwerpen-Hasselt-Maastricht en eventueel Aken?

Waarom werd geen rekening gehouden met de degelijke studie uit 1980 van de drie spoorwegmaatschappijen Deutsche Bahn, Nederlandse Spoorwegen en NMBS en de studie van de GOM-Limburg uit 2002 over lijn 20 als interregionale verbinding en dus niet als lokale verbinding?

Werd de conclusie in punt 3.7 "Besluit" niet bewust in de hand gewerkt door in het simulatiemodel te opteren voor het verkeerde referentiemodel Turnhout, terwijl ander materiaal ter beschikking was, wat zeker zou hebben geleid tot veel betere prognoses?

Werd in de studie VG Beheerscontract november 2005, behalve met de stimulistudie, ook rekening gehouden met de gebruikers die Hasselt-Maastricht beschouwen als slechts een deel van een traject, zoals bijvoorbeeld reizigers die van Maastricht naar Antwerpen, Brussel, Leuven en andere steden willen en omgekeerd en Hasselt dus veeleer beschouwen als een transit voor deze verbinding?

25.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, de stimulistudie werd uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse regering en werd via LISOM — de Limburgse Strategische Ontwikkelingsmaatschappij — uitbesteed aan een tijdelijke vereniging van studiebureaus.

Doordat de federale overheid geen opdrachtgever was van de Stimulistudie kan ik geen verduidelijking geven bij het gebruikte verkeersmodel of de conclusies. De NMBS was enkel als waarnemer betrokken bij de Stimulistudie.

In de NMBS-studie van november 2005 over het grensoverschrijdend reizigersvervoer, zoals bepaald in artikel 31 van het voormalig beheerscontract, staat de volgende zin: "Gezien de zeer uitgebreide en recente studie — het eindrapport dateert van december 2003 —, opteerde de NMBS ervoor om de resultaten van deze officiële en onafhankelijke studie te hernemen betreffende de voorgestelde treindienst en de hieruit resulterende reizigersprognoses voor 2010."

De NMBS kopieerde dus gewoon de cijfers uit de Stimulistudie die aangaf dat een doorrekening in het gebruikte multimodaal verkeersmodel van een halfuur dienst Hasselt-Diepenbeek-Lanaken-Maastricht, in totaal 130 treinreizigers per piekuur oplevert in beide richtingen, samen of gemiddeld slechts 33 reizigers per trein tijdens de piekuren in 2010. De conclusie van de NMBS dat er slechts een gering potentieel is voor een treinverbinding Hasselt-Diepenbeek-Lanaken-Maastricht is dus volledig gebaseerd op de lage cijfers vermeld in de Stimulistudie die in opdracht van de Vlaamse regering werd uitgevoerd.

25.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik betwist de conclusies zoals ze door De Lijn worden gepresenteerd.

De Lijn heeft natuurlijk een andere agenda. Zij heeft haar studie in die mate opgesteld dat zij als het ware een pleidooi is voor het Spartacusplan. Ondertussen hebben wij gezien wat het prijskaartje en de gevolgen daarvan zijn en weten wij ook dat De Lijn zelf grote besparingen moet doen.

Wat betreft de reactivering van lijn 20, blijf ik bij het standpunt dat er wel degelijk een reizigerspotentieel is en dat de reactivering zowel infrastructuurueel als financieel minder ingrijpend is. Ik vind dat men deze plannen opnieuw dringend zou moeten bekijken en overwegen.

Wat de objectivering van de Stimulistudie betreft, zegt u dat dit uw verantwoordelijkheid niet is, maar die van de Vlaamse regering.

Er zullen op basis van de Stimulistudie echter wel standpunten worden ingenomen en beslissingen worden genomen. Het is dus nogal gemakkelijk te opperen dat u ter zake niets te zeggen hebt omtrent het statuut of

de kennis.

Ik heb nog een laatste bemerking. Op 13 maart 2012 hebt u gesteld dat de studie uit de jaren tachtig over de eurocityverbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen bij de huidige NMBS niet gekend is. Ik heb mij de moeite getroost u een exemplaar mee te brengen. Er staat nog het logo van de NMBS op. In de toekomst kunt u dus dergelijke gemakkelijke antwoorden uit uw voorbereide antwoorden schrappen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11851 van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

26 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bijna wekelijkse aanpassing van de dienstroosters bij bpost en de slechte communicatie van bpost met zijn chauffeurs" (nr. 11901)

26 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'adaptation quasi hebdomadaire des horaires chez bpost et la communication défailante entre l'entreprise et ses chauffeurs" (n° 11901)

26.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, door een wilde stakingsactie op 22 mei tussen 03.00 uur en 09.00 uur bij de chauffeurs van het postsorteercentrum Gent X heeft een groot deel van Oost- en West-Vlaanderen die dag geen geadresseerde post ontvangen.

Patrick Waumans van de vakbond VSOA verklaarde: "Het probleem is dat er bijna wekelijks dienstroosters aangepast worden, maar de communicatie vanuit bpost naar de chauffeurs loopt mank. Op zich aanvaarden we dat de post evolueert, maar elke wijziging aan het dienstrooster heeft een grote impact op het familiale leven van de chauffeurs. Om een voorbeeld te geven: een half uur later werken kan soms problemen opleveren voor mensen die kinderen naar school brengen of een auto overdragen aan hun vrouw."

Marc Lasseel van de vakbond ACOD vreest dat het probleem zich later ook in de andere postsorteercentra zal voordoen: "Alle dienstroosters werden verlaet, wat sociale omwentelingen veroorzaakt. Op 23 mei is een overleg gepland met de regionale directie van bpost en op 24 mei wordt er nationaal samen gezeten. Want alle postbodes zitten op hun tandvlees. Een computerprogramma berekent alles, maar we zitten nog altijd met mensen die het moeten uitvoeren."

Mijnheer de minister, daarstraks is dit reeds vanuit een gelijkaardige context, maar dan met een West-Vlaamse, Oostendse invalshoek, aangekaart. Ook hier krijg ik sterke signalen dat bpost de lat te hoog legt en nieuwe zaken invoert zonder voldoende te overleggen met het personeel.

Hoe komt het dat bijna wekelijks dienstroosters aangepast worden en de communicatie vanuit bpost naar de chauffeurs mank loopt?

Welke maatregelen werden genomen om deze problemen en de gevolgen ervan aan te pakken?

26.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, een belangrijk element van het strategisch plan dat momenteel in uitvoering is, is de verdere centralisatie en automatisering van de sortering in de vijf industriële sorteercentra, in Antwerpen, Gent, Brussel, Luik en Charleroi. In die sorteercentra wordt steeds meer gesorteerd op postnummer, op uitreikingronde en in volgorde van uitreiking. Deze omschakeling gebeurt progressief, de uitreikingkantoren worden een voor een omgeschakeld naar deze nieuwe manier van werken.

Dit betekent evenwel ook dat het productie- en transportschema telkens moet aangepast worden. Indien een uitreikingkantoor wordt toegevoegd aan de volledige automatische sortering is er in het sorteercentrum immers meer tijd nodig voor de verwerking van briefwisseling voor dit uitreikingkantoor en zal de vrachtwagen die dit kantoor moet bevoorraden noodzakelijkerwijze later vertrekken.

Zolang deze omschakeling naar volledige automatische sortering duurt, zullen dergelijke aanpassingen nodig blijven. Hierbij moet opgemerkt worden dat alles in het werk wordt gesteld om, door verschuivingen in rittencombinaties, de impact van de aanpassingen zoveel mogelijk te beperken.

Overigens, bpost is voor zijn transportactiviteit ook onderhevig aan de specifieke wettelijke regels inzake rust- en rijtijden.

Bpost erkent dat dit een bijzondere inspanning vraagt van de chauffeur op het vlak van de combinatie van beroeps- en privéleven. Daarom wordt elke aanpassing communicatief begeleid. De gebeurtenissen van de afgelopen dagen hebben geleerd dat de opeenvolging van aanpassingen heeft geleid tot toenemende onduidelijkheid in de perceptie van de medewerkers en dat de inspanningen op het vlak van communicatie dus moeten worden opgedreven. Hiertoe zijn inmiddels maatregelen genomen. Zo werd de organisatiestructuur aangepast, waardoor communicatielijnen korter zijn. De aanpassingen in het rittenschema kunnen hierdoor vroeger worden meegedeeld aan de betrokken werknemers en de sociale partners.

26.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik begrijp dat bpost schaaft aan zijn dienstverlening en organisatie en dat dit allemaal past in een reorganisatie van de sorteercentra. Het is echter belangrijk dat wanneer het wordt doorgevoerd – het gaat blijkbaar toch om een proces dat nog een tijdje zal lopen, dat progressief plaatsvindt – men de communicatie zeer goed aftoetst met het personeel en dat men het personeel daarbij ten volle betreft. Ik heb de indruk dat dit tot op heden onvoldoende is gebeurd, met alle gevolgen van dien.

Daarom ben ik dan ook blij dat bpost stelt dat het zal werken aan de communicatie, zodat het toch wel wat vlotter verloopt en dat het personeel daarvan minder hinder ondervindt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

27 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van **Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de extreem hoge huisvestingskost van de hoofdzetel van de NMBS"** (nr. 11906)

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van **Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de huisvesting van de NMBS aan de Hallepoort in de buurt van Brussel-Zuid"** (nr. 11916)

27 **Questions jointes de**

- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les frais d'hébergement extrêmement élevés du siège central de la SNCB" (n° 11906)

- **M. Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les locaux de la SNCB situés à la Porte de Hal, proche de Bruxelles-Midi" (n° 11916)

27.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de NMBS betaalt voor haar hoofdzetel van 42 000 m² aan de Hallepoort in de buurt van het Brusselse Zuidstation 187 euro per vierkante meter per jaar huur. Daar komen nog eens 122 euro per vierkante meter per jaar aan gebruikskosten bij. Het gaat dan om kosten voor elektriciteit, verwarming, water, onderhoud, schoonmaak, beveiliging, internet en telefoon.

Het gaat bovendien om een automatisch geïndexeerd contract van 30 jaar, dat loopt tot 2031, dus nog 19 jaar. De NMBS betaalt volgens de krant *De Tijd* op die wijze in totaal de extreem hoge huurprijs van 309 euro per vierkante meter per jaar. Zij betaalt die riante huur trouwens aan NMBS-Holding. De oude NMBS kocht het gebouw in 2000, voor de opsplitsing van de maatschappij in 3 entiteiten van de vastgoedontwikkelaar Immobel. In 2001 werd het in het raam van een sale-and-leasebackoperatie verkocht aan een Amerikaans fonds.

Mijnheer de minister, de beide kostenposten, huur en gebruik, zouden volgens *De Tijd* beduidend hoger liggen dan wat bedrijven en instellingen vandaag betalen. Als de NMBS vandaag op zoek zou gaan naar kantoorruimte, zou zij zelfs voor een flink lagere prijs kunnen huren. De nagelnieuwe en zeer gebruiksvriendelijke Zenithtoren in de Noordwijk, toch zo'n 32 000 m², stond bij gebrek aan kandidaat-huurders leeg tot begin dit jaar. De reële huurprijs, waarbij rekening gehouden wordt met incentives als gratis huur en deelname in de verhuiskosten, schommelt daar rond 180 euro per vierkante meter per jaar.

Voor 160 euro per vierkante meter kan men in de stationsbuurten zelfs al een degelijk gebouw huren.

Ook de provisiekosten, 122 euro per vierkante meter per jaar, zijn zeer hoog. Makelaars hanteren als vuistregel dat de jaarlijkse lasten voor een recent gebouw zo'n 30 euro per vierkante meter per jaar bedragen. Daar komt voor bedrijven nog de onroerende voorheffing van 20 tot 25 euro per vierkante meter per jaar bij, maar daarvan is de NMBS vrijgesteld.

Als men ze er toch bijtelt, komt men nog steeds maar aan de helft van wat de NMBS nu betaalt. Volgens experts behoort het huurcontract voor het gebouw in de buurt van het Zuidstation tot de ongunstigste huurcontracten op de Brusselse kantoormarkt.

De werknemers in het gebouw zijn zeer ruim behuist. Er werken slechts 1 650 mensen in het gebouw van 42 000 m², wat overeenkomt met 25 m² per werknemer. Volgens vastgoedconsultant AOS Studley doen de meeste bedrijven het vandaag met minder dan 20 m² per werknemer. In een relatief recent gebouw en rekening houdend met het toenemend werken op afstand is 25 m² erg veel. Bij de Regie der Gebouwen bijvoorbeeld werken 85 000 federale ambtenaren, of 70 000 voltijdse equivalenten, vandaag op 20 m² per werknemer.

Om uit het contract te stappen, moet de NMBS een verbrekingsvergoeding van 16 miljoen dollar, of zo'n 12,5 miljoen euro betalen. Als zij 30 000 m², of nog steeds 18 m² per werknemer, zou huren voor 220 euro per vierkante meter, zou de NMBS haar factuur zien dalen met niet minder dan 13 miljoen euro per jaar, naar 6,6 miljoen euro. Dat is een halvering, mijnheer de minister! Dan is de verbrekingsvergoeding binnen 2 jaar terugverdiend.

Een andere mogelijkheid is dat de NMBS enkele verdiepingen leegmaakt en onderverhuurt. In Brussel staat 11 % van de kantoorruimte leeg, maar volgens *De Tijd* is de buurt van het Zuidstation de enige wijk waar er vandaag nauwelijks kantoren leeg staan. Een onderverhuurprijs van 160 euro per vierkante meter noemen makelaars dan ook een haalbare prijs.

Nog een mogelijkheid is dat de NMBS-Holding en/of Infrabel ruimten overneemt in het gebouw. Beide bezetten vandaag tienduizenden vierkante meter kantoorruimte in de buurt.

Mijnheer de minister, hoe verklaart de NMBS dat zij te kampen heeft met zulke extreem hoge huisvestingskosten voor haar hoofdzetel?

Welke maatregelen werden er genomen voor goedkopere huisvestingskosten voor de hoofdzetel van de NMBS?

27.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, mijn collega heeft de cijfers al omstandig toegelicht. Ik heb nog een interessante, bijkomende opmerking. Het gebouw werd, in het kader van een sale-and-leasebackoperatie, aan een Amerikaans fonds verkocht. Daardoor is het huurcontract ontstaan. Het is niet zomaar een vestzak-broekzakoperatie. Ik heb dan ook enkele vragen over de verschillende contracten.

Wat het contract tussen de NMBS en de NMBS-Holding betreft, hoe komt de prijs tot stand? Waarom is die hoger dan de normale marktprijs? Bent u van oordeel dat het contract heronderhandeld kan worden? Zo neen, waarom niet? Wat vindt u zelf van het feit dat er in het kader van vastgoedoperaties gelden bestemd voor de openbare dienstverlening in feite naar de NMBS-Holding doorgeschoven worden?

Kunt u toelichting geven bij de contractuele verplichtingen van de NMBS ten opzichte van de NMBS-Holding in het dossier? Is er voor de NMBS zelf ook in een verbrekingsvergoeding voorzien? Zal zij op zoek gaan naar een andere huisvesting, aan meer marktconforme voorwaarden? Zo ja, wanneer? Zo neen, waarom niet?

Wat het contract tussen de NMBS-Holding en het Amerikaanse fonds betreft, overweegt de NMBS-Holding, gezien de marktsituatie vandaag en gezien de cijfers die mijn collega al heeft aangehaald, alsnog het contract te verbreken? Waarom wel of waarom niet?

27.03 Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, met betrekking tot de huur van het Atriumgebouw door de NMBS informeert de NMBS-Groep mij dat het hier niet om de gewone huur van kantoorruimtes gaat, maar wel om het ter beschikking stellen van aanvullende diensten, zoals kantoorbenodigdheden met

software en veilige netwerkverbinding of de sortering en bedeling van de interne en externe post.

De NMBS erkent echter dat bijkomende inspanningen kunnen worden geleverd om de huurkosten te verminderen, door een verbeterd beheer van de ruimte en door aanvullende besparingen op de geleverde opdrachten en diensten.

Hoe het ook zij, de toekomstige hervorming van de NMBS-Groep, die ik binnenkort zal voorstellen, zal ernaar streven alle onnodige kosten van de groep te verminderen om zoveel mogelijk middelen aan de openbare dienstverlening te besteden. Aan de toekomstige CEO's zal ook worden gevraagd hun kosten te rationaliseren en de middelen die voor hen ter beschikking zijn gesteld, zo goed mogelijk te beheren.

27.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het antwoord dat u afleest en dat u vermoedelijk van de NMBS-Holding hebt gekregen, getuigt van een groot cynisme. Wij zien immers welk prijskaartje voor de huur wordt betaald, terwijl u verklaart dat er gewoon wat moet worden gerationaliseerd en dat een en ander goedkoper kan. Daar gaat het echter niet om.

Ten eerste, het gaat erom dat de NMBS sinds 2000 eigenaar van het bewuste gebouw is. Sinds de operatie waarbij de NMBS in entiteiten werd opgesplitst, stellen wij vast dat onder meer de holding de NMBS heel zwaar factureert voor de zogenaamde diensten die zij levert. Zij oppert nu dat zij de kwestie eens zal herbekijken. Jaar in jaar uit betaalt de NMBS dus blijkbaar te veel voor diensten, die zij soms niet krijgt.

De enige oplossing kan het volgende zijn. U hebt het over een rationalisering van het gebruik van het gebouw. Hoelang zit de NMBS er al? Hoelang wordt zij niet met dergelijke situaties geconfronteerd? Men doet maar. Nu moet blijkbaar de krant met de genoemde cijfers uitpakken, vooraleer eventueel tot daden wordt overgegaan.

U verklaart dat een wijziging de taak van de toekomstige CEO zal zijn. Wij hebben het daarnet over de cijfers van de NMBS gehad. Er mag dus geen tijd verloren gaan.

Een oplossing kan zijn dat ofwel de heer Haek zijn weelderige kantoor van de NMBS-Holding ontruimt, zijn dozen vult en gezellig in een van de kantoren in de buurt van de heer Descheemaeker plaatsneemt. Zij zien elkaar toch regelmatig. Misschien kan een verhuis ook therapeutisch werken.

Ook het prijskaartje zelf moet naar beneden gaan. Het is niet langer verantwoord dat een dergelijke uitgavenpost op de begroting van de NMBS blijft staan.

27.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw korte en door de partij voorbereide antwoord.

Ook de toon van het antwoord getuigt van een zekere dedain en van een "wij-doen-wat-wij-willen"-mentaliteit. Er wordt immers op geen enkele manier in het antwoord enige duidelijkheid verschaft over de redenen voor de hoge prijs.

Moeten wij ervan uitgaan dat, indien wij de boeken van de NMBS opvragen, voor de personen die in het betrokken gebouw werken, voor het overige geen kosten voor onder andere ICT-ontwikkeling in de boeken staan? Wij begrijpen immers dat ze inbegrepen zijn. Zijn zij inbegrepen?

Indien het een all-inprijs voor een kantoor is, kan ik het begrijpen. Ik ken privésectoren waar dergelijke diensten worden aangeboden. Wij spreken ter zake inderdaad over dergelijke prijzen. In voorkomend geval zijn echter voor het overige geen vergoedingen meer verschuldigd.

Ik begrijp dan ook niet dat wordt gewacht en dat het mogelijk is om met een dergelijke, financiële situatie door te gaan. Indien een kostprijsberekening wordt gemaakt, zou de verbrekingsvergoeding over drie jaar zijn terugverdiend, gewoon door een loutere verhuis naar een ander pand. U moet ook weten dat destijds bij de ingebruikname van het pand waar de NMBS nu huist, Eurostation speciaal ten behoeve van de NMBS na de splitsing van het bedrijf rond het Hortaplein gebouwen aan het bouwen was, die het dan aan derden heeft verhuurd.

Men zegt altijd dat dergelijke dochterbedrijven bijdragen aan het positief resultaat van de NMBS-Groep. In

welke mate wordt het teveel dat wordt betaald voor het Atriumgebouw, gecompenseerd door wat men verdient met het Eurostationgebouw, dat eigenlijk voor de NMBS werd gebouwd? Ik zal daar zeker een vraag over indienen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

28 Vraag van de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de communicatie omtrent de werken aan de spoorovergang aan de Zeebruggelaan in Uitkerke (Blankenberge)" (nr. 11908)

28 Question de M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la communication concernant le passage à niveau à la Zeebruggelaan à Uitkerke (Blankenberge)" (n° 11908)

28.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, de spoorovergang aan de Zeebruggelaan in Uitkerke, een deelgemeente van Blankenberge, werd op 21 mei van dit jaar afgesloten voor werken in opdracht van Infrabel. Dat is zo gebleven tot 24 mei. Het verkeer moest daardoor omrijden via de Koning Albert I-laan. Het gaat niet om een kleine of weinig gebruikte weg of een zijbaantje.

Ik heb een foto bij van de overweg. Het is een drukke weg, met veel verkeer. Er was wel wat ongenoegen, zowel bij de gebruikers als bij mensen die in de buurt wonen en dus geregeld de overweg gebruiken. Zij werden daarmee ineens geconfronteerd. De politie van Blankenberge communiceerde via twitter, waarvan zij de laatste tijd blijkbaar nogal veel gebruikmaakt, daarover aan degenen die op haar twitteraccount geabonneerd zijn.

Men vroeg zich af waarom de politie dat moest doen en waarom Infrabel, dat toch de opdrachtgever was van de werken, niets liet weten, waarom Infrabel niet op voorhand een affiche had uitgehangen of pamfletten in de buurt liet verspreiden of een persmededeling had gedaan, zodat de lokale pers het kon opnemen. Dat is allemaal niet gebeurd. Daarover was er dus ongenoegen, zeker op de dag dat de werken werden aangevat.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Op welke wijze werden de omwonenden en de gebruikers van deze vaak gebruikte spoorovergang ingelicht? Bent u van oordeel dat de omwonenden en de gebruikers voldoende en tijdig over die werken werden ingelicht?

28.02 Minister **Paul Magnette**: Wat de communicatie naar de omwonenden betreft, aangaande de spoorwerken in Uitkerke, te Blankenberge, deelt Infrabel mee dat er tijdens de week van 21 tot 24 mei inderdaad werken werden uitgevoerd aan de seininrichting, ter hoogte van de spoorovergang van de Zeebruggelaan te Blankenberge. Voorlopig zijn de werken op die plaats afgerond.

Infrabel beschikt over de nodige procedures om de omwonenden zo goed en tijdig mogelijk te informeren. In dit geval moet ik betreuren dat de omwonenden niet op een degelijke manier geïnformeerd werden. Wat de communicatie naar de gebruikers van die spoorovergang betreft, deelt Infrabel mee dat er voor die werken aan de spoorovergang ruim op voorhand door de aannemer aan de lokale politiedienst een vergunning werd gevraagd en verkregen.

28.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt mij dat u zelf de communicatiewijze van Infrabel betreft, maar u stelde in uw antwoord vergoelijkend dat de vergunning tijdig aangevraagd werd. Het zou er nog aan mankeren dat men de vergunning ook niet tijdig had aangevraagd. Dan had men zelfs die werken niet mogen uitvoeren.

Het is niet degene bij wie men de vergunning aanvraagt die voor de communicatie moet instaan. Infrabel voerde de werken uit en moest dus voor de communicatie instaan, zowel naar de gebruikers als naar de omwonenden. Dat is niet gebeurd.

De werken zijn ondertussen voorbij, maar ik wil er toch op aandringen dat men in de toekomst daarmee zorgvuldiger zou omspringen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Wij gaan over tot vraag nr. 11921 van de heer Vandeput over het omgaan met meldingen van slecht functionerende seinen.

28.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ter wille van de voortgang van de agenda zet ik deze vraag graag om in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter**: Wij gaan over tot vraag nr. 11922 van de heer Vandeput over de nieuwe stopplaats Beringen en de toegankelijkheid voor reizigers met een beperkte mobiliteit.

28.05 Steven Vandeput (N-VA): Ook deze vraag zet ik graag om in een schriftelijke vraag.

29 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het potentieel van de spoorverbinding Genk-As-Maasmechelen" (nr. 11923)

29 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le potentiel de la liaison ferroviaire Genk-As-Maasmechelen" (n° 11923)

29.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, op 13 maart 2012 stelde ik u een vraag over de reactivering van het spoortraject Genk-As-Maasmechelen naar aanleiding van de uitspraken van de heer Bart Krols, woordvoerder van de NMBS, in *Het Belang van Limburg* van 16 februari 2012. U herinnert zich dat misschien niet echt meer, maar het ging over uitlatingen zonder een stevige fundering.

U antwoordde toen dat de woordvoerder Bart Krols zich niet had uitgesproken over de lijn Genk-As-Maasmechelen. Ik wees u er toen op dat het bewuste artikel in de laatste alinea duidelijk het volgende vermeldde: "Ook de andere voorgestelde spoortrajecten reactiveren, zoals Genk-As-Maasmechelen, ziet de NMBS niet zitten: wij blijven bij ons bestaande standpunt, er is te weinig reizigerspotentieel".

Mijnheer de minister, ik heb u toen gerepliceerd dat uw antwoord zeer ontwijkend was. Daarom stel ik u nu de volgende specifieke vragen. Ik hoop dan ook op een specifiek antwoord.

Ten eerste, op welke studie baseert de NMBS zich om te stellen dat er te weinig reizigerspotentieel is voor een spoorverbinding Genk-As-Maasmechelen?

Ten tweede, waarom werd die verbinding niet onderzocht in het kader van de *light rail*-studie in uitvoering van de beheerscontracten van de NMBS, Infrabel en de NMBS-Holding?

Ten derde, kunnen wij kennismaken van de reizigersaantallen die voorzien werden in de studie?

29.02 Minister Paul Magnette: Mijnheer Vandeput, het uit het jaar 2000 daterend artikel 9bis van het tweede bijvoegsel bij het tweede beheerscontract van de NMBS bepaalde de uitvoering van een haalbaarheidsstudie voor de heropening van zes buiten dienst gestelde baanvakken, waaronder lijn 21A Genk-Maasmechelen. De resultaten van die studie, die door een onafhankelijk studie bureau werd uitgevoerd, gaven aan dat er op werkdagen in 2005 maximaal 3 500 treinreizigers gebruik zouden maken van een treinverbinding tussen Genk en Maasmechelen.

De verbinding Genk-Maasmechelen werd niet onderzocht in het kader van de *light rail*-studie zoals bepaald in artikel 43 van het huidig beheerscontract van de NMBS, omdat De Lijn daarvoor een sneltramconcept voorzien heeft in het kader van het Spartacusplan.

29.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, van twee zaken één. U zegt dat een haalbaarheidsstudie uit het jaar 2000 wijst op een te verwachten reizigersaantal van 3 500 eenheden. Als wij op de kaart van België eens zouden nagaan op welke lijnen er minder dan 3 500 reizigers per dag zitten, en vervolgens die lijnen zouden sluiten, dan denk ik dat wij een heel snel en efficiënt spoorwegbedrijf zouden hebben in België. Er wordt in dit land dus klaarblijkelijk met twee maten en twee gewichten gewogen.

Ik begrijp het al helemaal niet omdat de infrastructuur, weliswaar verouderd, er op een aantal lijnen gewoon ligt. Toch geeft men aan geen onderzoek uit te voeren, omdat De Lijn daarvoor in een *light rail* zou voorzien.

De studie over Maasmechelen dateert uit 2000. Dat is al twaalf jaar geleden. Ook Maasmechelen is intussen veranderd: het is een belangrijke toeristische en commerciële attractiepool geworden, maar dat nog tot daaraan toe.

U schuift mijn vragen echter gewoon van u af door te zeggen dat De Lijn al een *light rail* onderzoekt. Hoeft de NMBS dan niet meer te onderzoeken of een gewone treinverbinding nuttig is? Nochtans maakt dat expliciet deel uit van het beheerscontract. Welnu, dat vind ik een brug te ver, om het zo uit te drukken.

Het spoorbedrijf is volgens mij op zoek naar mogelijkheden om in de toekomst nog rendabel te zijn. Een dergelijke studie kost maar een fractie in vergelijking met alle studies die door de NMBS-Groep aan alle kanten worden aanbesteed. Toch legt de NMBS deze studie zomaar naast zich neer. Ik ben ervan overtuigd dat, als er een fatsoenlijk aanbod zou zijn in een thans haast onontsloten provincie, ook de NMBS serieuze cijfers zou kunnen boeken.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

30 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tuchtmaatregelen bij wilde stakingen bij de NMBS-Groep" (nr. 11933)

30 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures disciplinaires en cas de grève sauvage au sein du Groupe SNCB" (n° 11933)

30.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, dit is een opvolgingsvraag na een aantal eerdere vragen over hetzelfde onderwerp.

U hebt in de vergadering van 25 januari 2012 gesproken over bepaalde criteria die in acht worden genomen bij het opleggen van sancties naar aanleiding van wilde stakingen. Ik citeer: "Dat misbruik van het stakingsrecht wordt geval per geval gesanctioneerd met een van de in het tuchtstatuut en het tuchtreglement voorziene straffen, rekening houdend met onder andere de zwaarwichtigheid van de feiten, de impact van de actie op het treinverkeer, de plaats van het personeelslid in de hiërarchie, de eventuele tuchtrechterlijke voorgeschiedenis van het betrokken personeelslid."

Het is merkwaardig dat net de wilde stakingen die het meeste deelnemers, de langste duur en de zwaarste impact op het treinverkeer hebben, schijnbaar onbestraft blijven.

Werden er tuchtmaatregelen genomen tegen de aanstokers, de recidivisten en/of de deelnemers aan de wilde stakingen van 20 en 21 december 2011 en 1 februari 2012?

Welke tuchtmaatregelen werden telkens genomen en tegen hoeveel personen?

Werd er bij het opleggen van de tuchtsancties bij de wilde stakingen van het afgelopen half jaar rekening gehouden met de door de minister aangehaalde criteria? Zo ja, in welk opzicht werden de stakingen van 10 januari en 14 mei 2012 als "zwaarder" beschouwd aangezien de andere niet werden bestraft?

30.02 Minister Paul Magnette: Op 22 december 2011 heeft het gemeenschappelijk vakbondsfront van de openbare sector een actie over de pensioenhervorming gevoerd. De voorafgaande dagen, 20 en 21 december 2011, braken hier en daar om dezelfde reden onaangekondigde acties uit. Aan de deelnemers aan deze acties werden geen bezoldigingen betaald voor de niet-gepresteerde uren.

De NMBS-Groep informeert mij dat er tuchtmaatregelen werden genomen niettegenstaande de stakingsaanzegging voor interpretatie vatbaar was. Deze acties kaderden immers in de algemene aangekondigde actie van 22 december 2011 en de pensioenproblematiek ontsnapt nu eenmaal aan de procedures voor sociaal overleg binnen de Spoorwegen. Het benaderen van zulke interpersonele acties

maakt overigens juist deel uit van de aangekondigde evaluaties van het lopende akkoord.

Wat de onrechtmatige werkonderbreking van 10 januari 2012 in het seinhuis van Antwerpen-Berchem betreft, is de tuchtprocedure lopende. Er werden strafvoorstellen ingediend voor de 16 deelnemers. Deze actie was het gevolg van een vermeend personeelstekort in de kerst- en nieuwjaarsperiode als gevolg van een maximaal toekennen van verlof in combinatie met een aantal afwezigen wegens ziekte. De directie vond het niet aanvaardbaar dat het personeel van het seinhuis om de aangehaalde redenen spontaan het werk neerlegde omdat op dat moment al aan een oplossing voor het personeelstekort tegemoet was gekomen door het aanwerven van extra personeel dat op 10 januari 2012 weliswaar nog in opleiding was.

Wat de onaangekondigde werkonderbreking van 1 februari 2012 bij het treinbegeleidingspersoneel te Brussel-Zuid betreft, werden aanvankelijk strafvoorstellen overwogen. Deze werden na overleg *on hold* gezet in afwachting van de resultaten van het sociaal overleg inzake het nieuw sociaal akkoord met betrekking tot de werkonderbrekingen.

De werkonderbreking van 14 mei 2012 is volgens de directie van de NMBS-Groep het gevolg van het ongenoegen bij de treinbestuurders omdat zij psychotechnische proeven moeten ondergaan bij hercertificatie. De directie volgt het standpunt van het ASTB niet als zou deze actie een emotionele reactie zijn op het treinongeval van 11 mei te Godinne. De actie volgde niet onmiddellijk op het ongeval en was georganiseerd in verschillende depots.

30.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik kan eigenlijk niet akkoord gaan met de gevolgtrekking. Ik ben in mijn vraagstelling trouwens een actie vergeten te vermelden, namelijk die van 1 februari 2012. 96 treinbegeleiders waren toen verantwoordelijk voor 121 volledige afschaffingen en 63 gedeeltelijke afschaffingen van treinen. Deze treinbegeleiders waren lid van de grote vakbonden en tegen hen loopt evenmin een tuchtprocedure.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

31 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de achterstand bij de medische dienst van de NMBS-Holding op vlak van psychotechnische tests" (nr. 11937)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de treinbestuurders die op non-actief staan" (nr. 11945)

31 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'arriéré au service médical de la SNCB-Holding au niveau des tests psychotechniques" (n° 11937)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conducteurs de train mis en disponibilité" (n° 11945)

De **voorzitter**: Ik heb over dit onderwerp ook al een vraag gesteld in de plenaire vergadering.

31.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik heb het antwoord van de minister van 24 mei hier voor mij liggen, maar het is zeer beperkt.

Men kan op de website van de firma die de psychologische tests afneemt de test doen. Ik heb dat zelf ook eens gedaan. Ik kan niet oordelen of ik daarvoor geslaagd ben of niet, want dat kwam ik niet te weten.

De verplichting om psychologische tests bij treinbestuurders uit te voeren wordt opgelegd door de Europese richtlijn 2007/59 van 23 oktober 2007, die omgezet werd bij de wet die op 26 januari 2010 werd aangenomen.

Om zijn vergunning te behouden, moet de houder zich om de drie jaar aan een onderzoek of een controle onderwerpen.

Een eerste bedenking, is de volgende. Volgens de Europese richtlijn moet de psychologische test om de tien jaar worden afgelegd. Blijkbaar wil België op dat vlak de beste leerling van de klas zijn. In andere gevallen zijn wij vaak de slechtste leerling van de klas. Misschien kunt u ook motiveren waarom België dit om de drie jaar doet.

De psychotechnische tests zijn gericht op aandacht en concentratie, op voortdurende alertheid en op het geheugen. Wie voor die test slaagt, krijgt een nieuw soort vergunning die in heel Europa geldig is.

In de commissie voor de Infrastructuur van 22 mei verklaarde u dat van de 98 treinbestuurders die om het paar jaar worden beoordeeld er 95 de eerste dag geschikt werden verklaard. Drie treinbestuurders moesten de volgende dag terugkomen. Wanneer de resultaten onvoldoende zijn, kan men de tests dezelfde dag nog een tweede keer afleggen. Als de resultaten negatief zijn, moet de bestuurder voor een vervolgonderzoek naar een psycholoog.

Er kan beroep worden aangetekend tegen de beslissing. Indien het resultaat negatief is, wordt de treinbestuurder ongeschikt verklaard.

De tests worden georganiseerd op het ogenblik van de indienstneming, vervolgens om de drie jaar tot de leeftijd van 55 jaar en nadien jaarlijks.

Volgens de Onafhankelijke Vakbond voor Spoorwegpersoneel, de OVS, zou de dienst die de psychologische tests moet afnemen zich door de nieuwe regels hebben laten verrassen, waardoor sommige treinbestuurders hun tests pas konden afleggen toen hun rijbewijs al was vervallen.

Omdat het soms tot dertig dagen duurt voor een rijbewijs wordt verlengd, zitten op dit moment, volgens de media en de vakbonden, tientallen treinbestuurders te niksen in het depot omdat hun rijbewijs nog niet verlengd is. Alleen al in de provincies Oost- en West-Vlaanderen zouden er op dit ogenblik twintig treinbestuurders op non-actief staan en zouden meer dan honderd treinbestuurders dit jaar nog hun rijbewijs zien vervallen.

In het hele land gaat het wellicht om vele tientallen wachtenden. Terwijl zij noodgedwongen met hun vingers zitten te draaien, worden hun collega's teruggeroepen uit verlof om ervoor te zorgen dat alle treinen kunnen blijven rijden. Er wordt gevreesd dat er binnenkort zelfs treinen worden afgeschaft omdat er te weinig treinbestuurders zijn.

Mijnheer de minister, de dag waarop dit in de media verscheen, heeft de NMBS ontkend dat treinbestuurders zouden zitten te niksen. U gaf toe dat er een vertraging is in het depot van Gent. Het gaat onder meer ook over gevallen van langdurig ziekteverlof, waardoor mensen niet bij machte waren om die tests af te leggen. Volgens mijn informatie zijn er nochtans veel meer mensen dan het door u genoemde aantal niet geslaagd voor de eerste test. De gevolgen van deze test zijn dus wel ingrijpender.

Wij weten allen dat er een tekort is aan voldoende treinbestuurders. Het is voor de treinbestuurders zelfs niet evident meer om verlof te nemen. Het wordt een beetje een loterij, in die zin dat wie het eerst belt verlof krijgt. Dit zorgt niet alleen voor ongenoegen bij degenen die de tests moeten afleggen:, maar ook voor een grotere druk op de treinbestuurders die geslaagd zijn of hun test nog moeten afleggen, omdat die hun collega's moeten bijspringen.

Ik zou graag vernemen of de medische dienst van de NMBS-Holding, waar de psychotechnische proeven worden afgelegd, nog steeds kampt met vertraging. Zo ja, wat ligt aan de basis daarvan? Welke maatregelen werden genomen om de achterstand weg te werken? Wat zijn de gevolgen van deze achterstand?

31.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, collega Veys heeft de situatie al geschetst. Ik zal gewoon mijn vragen stellen.

Ik zou graag weten hoeveel treinbestuurders er op non-actief staan. Hoe komt het dat de medische dienst van de NMBS-Holding hierop onvoldoende was voorbereid? Wat doet men concreet om dit op te lossen? Tot slot, bestaat er een risico dat er treinen afgeschaft moeten worden omdat er bestuurders aan de kant zitten te wachten tot het uiteindelijk wel in orde is?

31.03 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, ik heb vorige week in de plenaire vergadering al op een zelfde vraag geantwoord.

Op 16 april 2012 werd de dienst Corporate Prevention Services die erkend is als psychomedisch centrum voor DVIS op de hoogte gesteld om te starten met de periodieke psychologische keuringen. De eerste aanvraagdocumenten voor keuringen dateren van 25 april 2012. CPS was hierop voorbereid en startte vrijwel onmiddellijk met de periodieke keuringen van het treinpersoneel op 26 april 2012.

Het slaagpercentage van de eerste test bedraagt 97,5 %. De procedure voorziet dat de treinbestuurders die niet geslaagd zijn in de screening zich nadien moeten aanbieden bij de psycholoog voor verder onderzoek. Tot heden is iedereen na deze stap in de procedure geslaagd.

Alle treinbestuurders hebben onmiddellijk een onderzoeksdatum gekregen. Indien nodig kan CPS bijkomende onderzoeksdagen voorzien. Er stelt zich momenteel geen capaciteitsprobleem binnen CPS.

Bij de 20 treinbestuurders op non-actief waarvan sprake is in het bewuste artikel gaat het om vijftal bestuurders die met verlof of langdurig ziek zijn, een tiental voor wie de brevetten ondertussen afgeleverd werden en een vijftal treinbestuurders die deze week de psychologische testen ondergaan.

31.04 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Veel wijzer dan enkele dagen geleden worden wij hier echter niet.

Wat ik hier niet verneem, is waarom de NMBS in deze de beste leerling van de klas wil zijn en men van een Europese richtlijn die stelt dat men deze psychotechnische proeven om de tien jaar moet afleggen, in ons land ineens om de drie jaar maakt.

Wat betreft de achterstand zoals die er zou zijn geweest, zegt men mij dat het feit dat de NMBS en ook de DVIS – maar dit komt hier niet echt aan bod – zich onvoldoende zouden hebben voorbereid in dit dossier, daarvan aan de basis ligt.

Ik begrijp dat het voor de treinbestuurders even aanpassen is en dat men wat onwennig is voor iets nieuws en bang is dat die psychotechnische proeven gevolgen zullen hebben voor hun werksituatie.

Op zich betwist ik de wettelijkheid en de noodzakelijkheid van die proeven niet, maar ik meen dat men een beetje duidelijkheid moet scheppen ten overstaan van die treinbestuurders. Men heeft die psychotechnische proeven slecht voorbereid en gecommuniceerd. Spoorveiligheid is heel belangrijk, maar ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat men om een of andere reden van het ene uiterste naar het andere is overgehield.

31.05 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

32 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het boek 'Calatrava Stations Liège' van Robertina Calatrava" (nr. 11948)**

32 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le livre 'Calatrava Stations Liège' de Robertina Calatrava" (n° 11948)**

32.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt het boek waarschijnlijk al gezien. Het is een mooi uitgegeven boek over stations. Er zit een mooie brief bij van de heer Bourlard van Eurogare, die mij veel leesgenot wenst.

Het is natuurlijk fijn boeken te krijgen. In de situatie waarin het nationale spoorbedrijf in België zich bevindt, roept het echter vragen op.

Mijn vragen zijn heel eenvoudig.

Wat is de oplage van het boek? Aan wie werd het verspreid?

Welke doelstelling hoopt men met de uitgifte van dit boek te bereiken?

Wat kost het project in zijn geheel?

Hoe kunt u er zeker van zijn dat er geen overheidstoelagen voor openbare diensten naar dit soort projecten vloeien?

Tot slot, er staat Engels en Frans in het boek, maar geen Nederlands. Kunt u mij daarover meer duiding geven?

32.02 Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, mevrouw Robertina Calatrava heeft in New York de uitgeverij Sophia's Books opgestart die gewijd is aan de verwezenlijkingen van haar echtgenoot, de ingenieur en architect Santiago Calatrava. Zij heeft beslist om het eerste werk van deze collectie te wijden aan het station van Luik-Guillemins. De redactionele verantwoordelijkheid, waaronder de keuze van de taal, de druk, de verkoopprijs en de verdeling, is de exclusieve bevoegdheid van Sophia's Books.

Eurogare heeft een aantal van deze boeken gekocht. Zij heeft een exemplaar geschonken aan een aantal persoonlijkheden, waaronder de leden van de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van de Kamer. Eurogare zal dit boek ook verkopen via haar website.

32.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Dat is fijn. Uw antwoord is goed en tegelijkertijd heel ontwijkend. U heeft de twee kernpunten van mijn vraag niet beantwoord. Dit is vervelend. Straks zult u zeggen dat Eurogare een privaatrechtelijke onderneming is maar u heeft niet geantwoord op de vraag wat dit nu kost aan Eurogare.

U heeft ook niet aangegeven op welke manier men absoluut zeker kan zijn dat er geen overheidsgeld vloeit naar dit soort van projecten. Geld dat beter zou worden besteed aan een stipter en veiliger treinverkeer aan een maatschappelijk meer aanvaardbare kost.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

33 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beveiliging van het oude stationsgebouw van Sint-Katelijne-Waver" (nr. 11971)**

33 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la sécurisation de l'ancien bâtiment de la gare de Sint-Katelijne-Waver" (n° 11971)**

33.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, de eigenaar die de erfpacht van het oude stationsgebouw van Sint-Katelijne-Waver heeft verworven, heeft grootse plannen. Naast de fietsenwinkel is er ook het plan om er een krantenkiosk en een restaurant te openen. De restauratie van het gebouw is dan ook volop aan de gang. Het stationsgebouw werd de voorbije week echter al twee keer het slachtoffer van inbraak. De eigenaar wil dan ook extra bewaking door de uitbreiding van het camerasysteem aan de fietsenstalling of hij zet zijn stationsproject stop. Hij is de inbraken, het vandalisme en dies meer moe.

Mijnheer de minister, in welke mate is de NMBS-Holding bereid om haar beveiligingscamera's ook bij de fietsenstalling te installeren? Zo ja, in welke zin en volgens welke planning? Zo neen, waarom niet?

33.02 Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS-Holding, eigenaar van het oude stationsgebouw van Sint-Katelijne-Waver, sloot een erfpachtovereenkomst met de erfpachthouder van het gebouw. Dat betekent dat het aan laatstgenoemde toekomt, als beheerder van het gebouw, de nodige beveiligingsmaatregelen te treffen.

De camerawet van 2007 laat de NMBS-Holding bovendien niet toe camera's te plaatsen in gebouwen die het niet beheert.

33.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, uw standpunt is duidelijk, waarvoor dank.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.33 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.33 heures.